DAS GASTRECHT IM SEEKRIEG

NACH DEN BESCHLÜSSEN DER II. HAAGER KONFERENZ (XIII. ABKOMMEN VOM 18. OKTOBER 1907) UNTER WÜRDIGUNG DER VERHANDLUNGEN DES INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL ZU PARIS IM JAHRE 1910.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

EINER

HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

K. B. JULIUS-MAXIMILIANS-UNIVERSITÄT WÜRZBURG

VORGELEGT VON

HERBERT TRAINÉ

AUS CÖLN.

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

WÜRZBURG.
C. J. BECKER's UNIV.-BUCHDRUCKEREI.
1912.

Referent: Professor Dr. **Chr. Meurer.**

Dem Andenken meines Vaters

Dr. jur. Richard Trainé.

Abkürzungen.

A. et D. = Actes et Documents, Deuxième Conférence de la Paix.
Ann. = Annuaire de l'Institut de droit international.
Comm. = Commission.
I. d. d. i. = Institut de droit international.
R. Ges. Bl. = Reichs-Gesetzblatt.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung.

§ 1. Begriff und Wesen der Neutralität, ihre Entwicklung und ihre Rechtsquellen 1

Allgemeiner Teil.

Kapitel I.

§ 2. Das Gastrecht, ein vorwiegend dem Seerecht angehöriger Begriff 11

Kapitel II.

Die Ableitung des Gastrechtes aus drei Grundgedanken.

§ 3. Die Freiheit des Meeres und der Schiffahrt 13
§ 4. Die Gebote der Menschlichkeit 15
§ 5. Die Souveränität des neutralen Staates 16

Kapitel III.

Die Grundsätze der Neutralität in Anwendung auf das Gastrecht.

§ 6. Die Rechte der Neutralen 18
§ 7. Die Pflichten der Neutralen 19

Besonderer Teil.

Kapitel I.

Das Gastrecht in Anwendung auf die Küstengewässer.

§ 8. Begriff und Abgrenzung der Küstengewässer 25
§ 9. Unterscheidung in der Rechtsstellung der Küstengewässer einerseits, der Häfen, Reeden und Buchten anderseits . 28
§ 10. Die Durchfahrt durch die Küstengewässer 30
§ 11. Die Sonderstellung der Meerengen 34
§ 12. Der Aufenthalt der Kriegsschiffe in den neutralen Gewässern 37

Kapitel II.

Das Gastrecht in Anwendung auf die Häfen, Reeden und Buchten.

§ 13. Die Stellung der Häfen, Reeden und Buchten zur Territorialgewalt 40

Seite

§ 14. Das Gastrecht in seiner Anwendungsform als Asylrecht.
1. Begriff und rechtliche Beurteilung des Asyls . . . 42
2. Die Anwendungsfälle des Asyls 48
3. Die Art der Ausübung des Asylrechtes 55
a) Die Dauer des Aufenthaltes der Kriegsschiffe . . 56
b) Die Verlängerung der Aufenthaltsdauer 63
c) Gleichzeitiger Aufenthalt mehrerer Kriegsschiffe verschiedener Kriegsparteien in demselben neutralen Hafen 66
d) Zahl der gleichzeitig zuzulassenden Kriegsschiffe derselben Kriegspartei 71

§ 15. Reparaturen an Kriegsschiffen.
1. Art der Reparaturen 76
2. Umfang der Reparaturen 80

§ 16. Einnahme von Kriegsmaterial und Ergänzung der Besatzung.
1. Erhöhung der Gefechtskraft durch Einnahme von Kriegsmaterial 82
2. Ergänzung der Besatzung 84

§ 17. Einnahme von Schiffahrtsgegenständen und Lebensmitteln.
1. Gemeinschaftliches 88
2. Einnahme von Schiffahrtsgegenständen im besonderen 89
3. Einnahme von Lebensmitteln im besonderen . . . 90

§ 18. Einnahme von Feuerungsmaterial.
1. Geschichtliches 95
2. Die Beurteilung der „Kohlenfrage“ 105

§ 19. Das Gastrecht gegenüber den Flüchtlingen sowie den Kranken, Verwundeten und Schiffbrüchigen.
1. Das Gastrecht der Flüchtlinge 122
2. Das Gastrecht der Kranken, Verwundeten und Schiffbrüchigen 124

§ 20. Das Gastrecht gegenüber den Prisen.
1. Geschichtliche Entwicklung bis zur Haager Konferenz 125
2. Das Gastrecht der Prisen auf der Haager Konferenz 129

Kapitel III.

Sanktion der Vorschriften des Gastrechtes

§ 21. Sicherungsvorschriften zugunsten der Neutralen 134

§ 22. Sicherungsvorschriften zugunsten der Kriegführenden . . 137

Anhang.

A. Text des XIII. Abk. der 2. Haager Friedenskonferenz vom 18. Okt. 1907 betr. die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges (Reichs-Gesetzbl. 1910 Nr. 2 S. 343) 139

B. „Texte des articles concernant l'hospitalité dans les ports neutres, proposés au nom de la 3e Commission“ (Entwurf eines Gastrechtsreglements, ausgearbeitet von Dupuis für die Paris. Sitz. des Institut de droit international im Jahre 1910) 144

C. „Projet de résolution sur l'hospitalité neutre dans la guerre maritime“ (ausgearbeitet von de Lapradelle). 147

Literatur.

Actes et Documents. Deuxième Conférence de la Paix. Tome I u. III Haag 1909.

Adler Dr. A. Die Haager Friedenskonferenz des Jahres 1907 und die Fortbildung des Völkerrechts. Berlin 1909.

Annuaire de l'Institut de droit international. Paris seit 1875.

Bayer. Navires de guerre et ports neutres in „Revue de droit international" 1900 S. 242 ff.

Bernsten Dr. K. H. Das Seekriegsrecht. Berlin 1911.

Bluntschli. Das Völkerrecht der civilisierten Staaten als Rechtsbuch dargestellt. 3. Aufl. 1878. Nördlingen.

Derselbe. Das moderne Kriegrecht der civilisierten Staaten. Nördlingen 1866.

Le Bourdelles. Le droit international publique maritime d'après le point de vue anglais. Paris 1909.

Denkschrift, Deutsche, über die Haager Konferenz. In der Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht 1907 S. 389 ff.

Endres K. Die völkerrechtlichen Grundsätze der Kriegführung zu Lande und zur See. Leipzig 1909.

Dupuis Ch. Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. Paris 1899.

Fitger E. Das Seekriegsrecht nach den Beschlüssen der internationalen Konferenz vom Haag 1907 und von London 1908/09. Berlin 1909.

Fried A. H. Die zweite Haager Konferenz, ihre Arbeiten, ihre Ergebnisse und ihre Bedeutung. Leipzig 1908.

Gaborit R. Questions de neutralité maritime soulevées par la guerre russo-japonaise. Paris 1906.

Haager Friedenskonferenz, Ergebnisse der zweiten, Marine-Rundschau Beiheft Februar 1908, Berlin.

Hall W. E. A treatise on international law 4. Aufl. 1898 Oxford.

Hautefeuille. Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime. Paris 1868.

Hemberger J. Zur Lehre vom Neutralitätsrecht. Staufen 1901.

Higgins A. P. The Hague Peace Conferences. 1909 Cambridge.

Holland Th. E. Studies in international law. Oxford 1898.

v. Holtzendorf. Handbuch des Völkerrechtes. Bd. II und IV Berlin 1885.

Jäckel H. Die Rechtsstellung der Kriegsschiffe Kriegführender in neutralen Gewässern. Greifswald 1910.

v. Kirchmann J. H. „Des Hugo Grotius drei Bücher über das Recht des Krieges und Friedens" Übersetzung aus dem lateinischen Urtext. Berlin 1869.

Kleen R. Lois et usages de la neutralité d'après le droit international et coutumier des états civilisés. Paris 1900.

de Lapradelle. La nouvelle thèse du refus de charbon aux belligérants dans les eaux neutres. Paris 1904.

Lawrence T. J. The principles of international law. London 1898.

Derselbe. War and neutrality in the far East. 1904.

Liepmann Dr. M. Der Kieler Hafen im Seekrieg. Berlin 1906.

v. Liszt Dr. F. Das Völkerrecht. 6. Aufl. Berlin 1910.

Meurer C. Die Haager Friedenskonferenz Bd. 2 Das Kriegsrecht der Haager Konferenz München 1907.

Derselbe. Luftschiffahrtsrecht München-Berlin 1909.

Neutralitätserlasse. 14. Beiheft zur Marine-Rundschau. Berlin 1904.

Niemeier Th. Prinzipien des Seekriegrechtes. Vortr. 1909.

Nippold O. Die zweite Haager Friedenskonferenz in der Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht. 1907 S. 504.

Nys M. E. Notes sur la neutralité in Revue de droit international 1900 S. 461 ff.

Ottolenghi G. Il diritto dei neutri secondo la V e la XIII convenzione dell'Aja del 17 ottobre 1907. Rom 1910.

Derselbe. Il Rapporto di neutralià. Turin 1907.

Perels F. Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. Berlin 1903.

„R". Über die Pflichten der Neutralen im Seekrieg. Aufsatz in der Marine-Rundschau 12. Heft 1905 S. 1506 ff. (Enthält die Übersetzung von Th. E. Hollands Vortrag „Neutral duties in an maritime war".

Rivier. Lehrbuch des Völkerrechts 2 Aufl. Stuttgart 1899.

Schiattarella R. Il diritto della neutralità nelle guerre marittime 2. Aufl. Florenz 1881.

Scott. The Hague Peace Conferences Baltimore 1909.

v. Stengel. Die Entwicklung des Kriegsrechtes im allgemeinen und des Seekriegsrechtes im besonderen. Marine-Rundschau 1908 Heft 4.

Verraes Ferd. Droit international — Les lois de la guerre et la neutralité 1906.

Wehberg Dr. H. Die Abkommen der Haager Friedenskonferenzen, der Londoner Seekriegskonferenz nebst Genfer Konvention Berlin 1910.

Zorn Dr. A. Grundzüge des Völkerrechtes Leipzig 1903.

Zorn Th. Die Fortschritte des Seekriegsrechtes durch die zweite Haager Konferenz. Bonn 1908.

Einleitung.

§ 1. Begriff und Wesen der Neutralität, ihre Entwicklung und ihre Rechtsquellen.

„Der Zustand der Neutralität ist die Lage der Nationen, die während des Krieges anderer mit jedem der Kriegführenden in Frieden leben.“ [1])

Da die Neutralität ihre Wirkungen nicht nur auf die am Kriege unbeteiligten, sondern auch auf die kriegführenden Staaten ausübt, kann man Neutralitätsrecht als die Gesamtheit derjenigen Normen definieren, die im Falle eines Krieges die Rechtsverhältnisse jener zwei Staatengruppen untereinander regeln.

Für die Begriffsbestimmung der Neutralität ist es dabei gleichgültig, ob es sich um einen Land- oder Seekrieg handelt: die Grundprinzipien sind hier wie dort die gleichen. Dennoch haben sich im Laufe der Entwicklung des Neutralitätsrechtes für den Landkrieg einerseits, den Seekrieg anderseits eine Reihe verschiedener positiver Rechtsnormen herausgebildet, sodass es erlaubt ist, von einem Neutralitätsrecht des Seekrieges im Gegensatz zu dem des Landkrieges zu sprechen.

Das Recht der Neutralität ist, wie die meisten Gebilde des Völkerrechts, eine Schöpfung der neueren Zeiten: erst seit der Mitte vorigen Jahrhunderts begannen sich die Wünsche derer zu verwirklichen, die eine internationale Kodifikation der Neutralitätsnormen ersehnten. –

[1]) Artikel 1 des „Régime de la neutralité“, ausgearbeitet vom I. d. d. i. auf der Sitzung zu Gent im Jahre 1906 Annuaire XXI. S. 348 und Ann. XXIII. S. 34.

Dem Altertum war der Begriff der Neutralität noch völlig unbekannt. Der Kriegführende kannte nur Freund oder Feind: wer nicht freiwillig oder gezwungen sein Bundesgenosse war, wurde einfach als Feind betrachtet.

Diesen Zustand kann man mehr oder weniger durch das gesamte Mittelalter hindurch bis in den Beginn der Neuzeit verfolgen. Erst als die Völker des ewigen Kriegszustandes müde wurden und begannen, den Friedenszustand für den normalen anzusehen, setzte die langsam, aber stetig fortschreitende Entwicklung des Neutralitätsbegriffes ein.[1])

Nicht unwesentlich haben zu dieser Entwicklung die zeitgenössischen Schriftsteller beigetragen, unter denen an erster Stelle *Hugo Grotius* zu nennen ist, der mit seinem Hauptwerk „De jure belli et pacis" als der Begründer der Völkerrechtswissenschaft gilt. Aber während bei *Grotius* die Erfassung des Problems der Neutralität noch sehr unvollkommen ist, — Erfordernisse der Ethik, nicht Argumente der Jurisprudenz sind bei ihm leitende Gesichtspunkte[2]) — sehen wir, wie in der folgenden Zeit, um die Mitte des 17. Jahrhunderts, der Rechtsgedanke der Neutralität sich immer mehr durchringt.

Hauptsächlich waren es zwei Gedanken, die sich langsam Bahn brachen: der Wunsch der am Kriege nicht beteiligten Staaten ihren Friedenszustand von den Kriegführenden geachtet zu sehen, anderseits das Verlangen der Kriegführenden, dass die Unbeteiligten sich der Feindseligkeiten auch wirklich enthielten und sich den Kriegführenden gegenüber unparteiisch zeigten.

Zunächst waren jedoch noch jeweils Sonderverträge erforderlich, durch welche die „neutrale" Haltung der Unbeteiligten ausdrücklich garantiert werden sollte. Alsbald jedoch fand sich der Neutralitätsgedanke schon so weit ausgebildet, dass, umgekehrt, Unterstützungen seitens Neutraler nur als zulässig galten, wenn sie durch Verträge vor Ausbruch des Krieges vereinbart waren.

---

[1]) vergl. Dupuis Chap. XII. § 1 S. 406 ff.; Lawrence „Principles" S. 475.

[2]) „Es ist Pflicht der am Kriege Unbeteiligten, nichts zu tun, was den Verteidiger der schlechten Sache stärken könnte, oder was das Unternehmen dessen, der die gerechte Sache führt, hindern könnte." Grotius „Über das Recht des Krieges und Friedens." Buch III. Cap. XVII Nr. III, 1. (Bd. 2 S. 388 der Übersetzung von v. Kirchmann.)

Wenn sich nunmehr auch im Lauf der Folgezeit die Grundsätze der Neutralität zu immer festeren Formen entwickelten, die das Neutralitätsrecht von der Grundlage eines Vertragsrechtes loszulösen strebten, so weist doch noch die Kriegsgeschichte des 18. Jahrhunderts ein Beispiel krassester Neutralitätsverletzung nach dem anderen auf.[1])

In das Ende dieser Epoche fällt jedoch ein Ereignis, das die Entwicklung des Neutralitätsrechtes um einen bedeutenden Schritt vorwärts brachte. Es gebührt hier den Vereinigten Staaten von Amerika das Lob, bahnbrechend gewirkt zu haben. Auf ihre Initiative ist eine wesentliche Änderung in der Rechtsstellung der Neutralen während eines Seekrieges zurückzuführen, eine Änderung, die namentlich auf eine bemerkenswerte Einschränkung der Rechte der Kriegführenden und eine strengere Beobachtung und Formulierung der Pflichten der Neutralen hinzielte. „Man kann ohne Übertreibung sagen, dass das Kapitel der Rechte und Pflichten der Neutralen und Kriegführenden hinsichtlich des Seekrieges amerikanischen Ursprungs ist.“[2]) Es handelt sich hier um das im Jahre 1794 vom Kongress erlassene Gesetz, welches den Untertanen der Vereinigten Staaten „die Ausrüstung und Bewaffnung von Kriegsschiffen, die zum Gebrauch im Dienst eines fremden Kriegführenden bestimmt waren, oder die Aufnahme von Verstärkungen durch solche Schiffe, wenn sie bewaffnet worden waren“ verbot.[3])

Dieser zunächst zeitlich beschränkte Erlass wurde im Jahre 1800 perpetuiert und bildete sodann die Grundlage für den „Foreign enlistment act“ des Jahres 1818, der eine Kodifikation des Neutralitätsrechtes (allerdings örtlich auf die Vereinigten Staaten beschränkt) enthielt.[4])

Das amerikanische Vorgehen machte alsbald Schule in Europa. Im Jahre 1819 erliess England ein gleiches Neutralitätsstatut, das im Jahre 1870 unter teilweise wesentlicher Verschärfung erneuert wurde. Die anderen europäischen Staaten erkannten zwar die amerikanischen Grundsätze zum Teil an, haben aber Kodifikationen im Sinne der Enlistment Acts nicht erlassen.

[1]) siehe Dupuis S. 415. [2]) derselbe S. 416.
[3]) Hall § 213 S. 616; Dupuis S. 420.
[4]) Lawrence „Principles“ S. 482.

In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts nimmt allenthalben die Entwicklung des gesamten Völkerrechts und mithin auch des Neutralitätsrechtes einen sehr bedeutenden Aufschwung. Hier sind es namentlich drei Faktoren, die in diesem Sinne fördernd wirkten: die einzelstaatliche Gesetzgebung, die Fortbildung der völkerrechtlichen Wissenschaft und die internationalen Kongresse, die von Jahrzehnt zu Jahrzehnt an Bedeutung gewannen.

Auf dem Gebiete der Gesetzgebung kommen hier in erster Linie die sog. Neutralitätserlasse in Betracht, unter denen Neutralitätserklärungen und Neutralitätsregeln zu unterscheiden sind. Erstere, die ihrem Inhalte nach zum Teil mit den englisch-amerikanischen Enlistment Acts in Zusammenhang stehen, sind bei Ausbruch eines Krieges von dem neutral bleibenden Staate an seine Untertanen erlassene Bekanntmachungen, in denen auf die durch die neutrale Stellung des Staates für die Untertanen erwachsenden Pflichten aufmerksam gemacht wird. Wichtiger jedoch noch wie diese Neutralitätserklärungen sind die gewöhnlich im Zusammenhang hiermit erlassenen „Neutralitätsregeln", in denen die Staaten für den Bereich ihrer Hoheitsgewässer das Verkehrsrecht von Schiffen der Kriegführenden regeln. Diese Neutralitätsregeln bilden eine der Haupterkenntnisquellen des maritimen Neutralitätsrechtes im allgemeinen und des neutralen Gastrechtes im besondern, da sie ein getreues Bild der jeweiligen Staatenpraxis geben, die, immer noch in Fluss befindlich, noch nicht auf allgemein anerkannten Rechtsnormen fusst, vielmehr ein Ergebnis der vielfach wechselnden politischen Interessen der einzelnen Staaten ist.

Wenn sich auch, namentlich anlässlich des russisch-japanischen Krieges, innerhalb dieser Neutralitätsregeln gerade in den wichtigsten Punkten eine wesentliche Übereinstimmung in den Rechtsanschauungen der einzelnen Staaten gezeigt hat, so wäre doch die Behauptung übereilt, dass diese Regeln ein allgemein gültiges völkerrechtliches Gewohnheitsrecht darstellen. Ein Blick auf die einschlägige Literatur unsrer Tage zeigt, wie bestritten noch die ganze Materie des Neutralitätsrechtes im Seekriege ist, und wie sich die Vertreter der Völkerrechtswissenschaft noch auf

das heftigste und vielfach am stärksten gerade hinsichtlich der Rechtsnormen bekämpfen, die sich der weitgehendsten Billigung der einzelnen Staaten erfreuen.

Namentlich ist es die hier interessierende Materie, das neutrale Gastrecht, das eine einstimmige Beurteilung innerhalb der Wissenschaft noch nicht gefunden hat. Seitdem diese Fragen zum ersten Mal für das Rechtsleben der Völker von einschneidender Bedeutung wurden — es war dies während des Secessionskrieges zwischen den amerikanischen Nord- und Südstaaten und infolge der Nachspiele, die dieser Krieg durch den Vertrag zu Washington und den Genfer Schiedsspruch vom 14. Sept. 1872 erfuhr — teilten sich die Völkerrechtstheoretiker hauptsächlich in zwei Lager. Die Schulen, die sie bilden, werden schlechthin nach den beiden Staaten benannt, die als Vorkämpfer der einen oder andern Hauptrichtung entgegengesetzte Standpunkte vertreten, sodass man hinsichtlich des neutralen Gastrechtes noch heute zwischen den Anhängern der restriktiven englischen und der liberalen französischen Schule unterscheiden kann.

Neben den einzelnen Vertretern der Wissenschaft trägt seit seiner Entstehung im Jahre 1873 als kollegiale Einrichtung das Institut de droit international[1]) in hervorragender Weise zu der Entwicklung und praktischen Ausgestaltung der völkerrechtlichen Normen bei. Mit Recht können daher die Mitglieder dieses Instituts als die „Pioniere des modernen Völkerrechts" bezeichnet werden. Denn, abgesehen von der Bedeutung, die die theoretischen Erörterungen und Arbeiten des Instituts für die allgemeine Beeinflussung des Rechtsbewusstseins haben, haben die vielseitigten Kodifikationsversuche und Entwürfe[2]) auf den internationalen Kongressen, namentlich den Haager Friedenskonferenzen praktische Verwertung gefunden.

---

[1]) Das I. d. d. i. wurde besonders auf Veranlassung von Lieber, Moynier, Bluntschli und Rolin-Jacquemyns gegründet. Die Beratungen des Instituts werden abwechselnd in verschiedenen Ländern abgehalten. Als Organ dient das „Annuaire de l'Institut de Droit international."

[2]) vergl. das „Prisenreglement" (Ann. IX), die „Rechtsstellung der Küstengewässer" (Genf 1892, Ann. XII; Paris 1894, Ann. XIII), die „Rechtsstellung der Schiffe und ihrer Mannschaften in fremden Häfen" (Haag 1898, Ann. XVII), die „Rechtsverhältnisse der Neutralität" (Gent 1906, Ann. XXI).

Das Verhältnis des Instituts für internationales Recht zu den Haager Konferenzen hat de Lapradelle gelegentlich der Pariser Tagung 1910 den Mitgliedern des Instituts trefflich mit den Worten gekennzeichnet: „Vous êtes à l'avantgarde du progrès international: si les Conférences de la Paix sont – je ne dis pas l'arrière-garde mais – le gros des troupes, vous en êtes les éclaireurs.“ [1])

Diese Gegenüberstellung führt uns zu der dritten und bedeutendsten Quelle völkerrechtlicher Normen: den internationalen Konferenzen und namentlich zu den sog. Haager Friedenskonferenzen. Diese Kongresse sind deswegen von so grosser Bedeutung, weil sie einerseits die Errungenschaften der internationalen Rechtswissenschaft auf dem Wege der Gesetzgebung ins praktische Leben übertragen, anderseits weil sie Rechtsnormen schaffen, die über das Gebiet des Einzelstaates hinausreichend die gesamte Völkerrechtsgemeinschaft umfassen.

Hier interessiert vorwiegend die II. Haager Konferenz des Jahres 1907. Nachdem die erste Konferenz im Jahre 1899 eine umfassende Regelung des Landkriegsrechtes gebracht hatte, führte das russische Programm, das der II. Haager Konferenz zugrunde lag, unter Nr. 3 die „Ausarbeitung einer Konvention betreffend die Gesetze und Gebräuche des Seekrieges“ an und wünschte innerhalb des Kapitels „Rechte und Pflichten der Neutralen zur See“ unter anderm die „Rechtsstellung der Kriegsschiffe Kriegführender in den neutralen Häfen“ behandelt zu sehn, also eine Frage, die das „neutrale Gastrecht im Seekrieg“ im wesentlichen umfasst.[2])

Diese Materie fand ihre Kodifikation in dem XIII. Abkommen betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekriege. Das Abkommen ist von 39 Staaten unterzeichnet worden.[3])[4])

---

[1]) Sitzung des Instituts vom 30. März 1910 Ann. XXIII S. 410.

[2]) A. et D. Tome I. S. XVII.

[3]) Nicht unterzeichnet haben die Ver. Staaten von Amerika, China, Kuba, Spanien, Nicaragua. Ausserdem haben viele Staaten gegenüber einzelnen Artikeln Vorbehalte erklärt (Näheres siehe bei Wehberg S. 181).

[4]) Der Gang der Bearbeitung der Materie innerhalb der Konferenz sei hier kurz angeführt: Die Frage des „Régime auquel seraient soumis les bâtiments des belligérants dans les ports neutres“ war der III. Kommission unter dem

In diesem XIII. Abkommen sehen wir nunmehr das vorläufige Endglied der Kette völkerrechtlicher Normen, deren erstes Glied jener amerikanische Neutralitätserlass aus dem Jahre 1794 war. Freilich ist das Abkommen in gewissem Sinne nur Stückwerk geblieben, wie es auch trotz des „Geistes der Versöhnung", der die Konferenz beherrschte, nicht anders zu erwarten war, da es galt, die widerstreitendsten politischen Interessen und zwar gerade auf überaus wichtigen Gebieten in Einklang zu bringen. Wenn auch nunmehr die gesetzliche Regelung des neutralen Gastrechtes zur See wenigstens in den Staaten, die das Abkommen ratifiziert haben, ihren vorläufigen Abschluss gefunden hat, so kann man dennoch nicht behaupten, die Materie sei zur Zeit auf einem toten Punkt angelangt. Wie sehr sie sich noch in Fluss befindet, beweist aufs deutlichste, dass schon drei Jahre nach der Haager Konferenz das Thema ihres XIII. Abkommens wieder auf dem Programm des Institut de droit international für die Pariser Sitzung des Jahres 1910 stand. — Um die erneute Aufnahme des alten Themas noch eindringlicher zu rechtfertigen und die

---

Vorsitze des Grafen Tornielli (Italien) vorbehalten. Diese stützte sich hauptsächlich auf vier verschiedene Vorentwürfe (propositions): einen englischen (A. et D. III. Trois. Com. Annexe 44), einen japanischen (Annexe 46) einen spanischen (Annexe 47) und einen russischen (Annexe 48). Unter diesen ist der Entwurf der englischen Delegation der bedeutendste und umfangreichste, da er sich nicht, wie die drei andern Entwürfe, ausschliesslich mit der Rechtsstellung der Kriegsschiffe Kriegführender in den neutralen Häfen, sondern mit den Rechten und Pflichten der neutralen Staaten während eines Seekrieges im allgemeinen beschäftigt. — Die erste Behandlung der Materie wurde der II. Unterkommission übertragen. Um die Arbeiten übersichtlicher zu gestalten, wurden die Fragen, die sich aus den 4 Entwürfen ergaben, in einem „Questionnaire" zusammengestellt und in der Unterkommission einzeln durchberaten (Questionnaire: Annexe 49 a. a. O.) in den Sitzungen vom 27. und 30. Juli sowie 1. August 1907. Sodann wurde die Materie einem Comité d'Examen übergeben, das sie in 13 Sitzungen vom 6. August bis 28. September 1907 einem eingehenden Studium unterzog. Der Entwurf wurde zwei Lesungen unterworfen (Annexes 55, 63). Das Ergebnis der letzten Lesungen der Sitzungen vom 11/12. und 28. Sept., über die ein gedrucktes Protokoll herausgegeben wurde, (Tome III. S. 619 ff.), diente den Beratungen der III. Kommission als Grundlage. (Annexe 65). Ausserdem wurde Renault (Frankreich) als Berichterstatter mit der Ausarbeitung eines Berichtes über den Gang der Beratungen in der Unterkommission und dem Prüfungskomité betraut (Tome I. S. 295 und III. S. 486). — Die dritte Kommission beschäftigte sich sodann in der Sitzung vom 4. Okt. 07. (VIII. Sitzung) mit der Materie, die sie einigen formellen und materiellen Änderungen unterzog. — In der Plenarsitzung der Konferenz am 9. Oktober 07. (VIII. Sitzung) wurde der Entwurf des XIII. Abkommens von 37 Staaten gegenüber 7 Enthaltungen angenommen (Tome I. S. 285).

Wichtigkeit desselben zu erweisen, lassen wir die beiden Berichterstatter der Pariser Tagung *Dupuis* und *de Lapradelle* sprechen: „Préoccupés de trouver une question nettement définie mais suffisamment large, où toutes les tendances si diverses du droit de la neutralité puissent s'accuser et se faire jour, nous avons pensé que, pour ouvrir vos travaux, nul problème ne présentait mieux ces caractères que celui de „L'hospitalité neutre dans la guerre maritime." Sujet que l'Institut n'a jamais fait qu'effleurer par occasion et que la deuxième conférence de la Paix de 1907 n'a pas directement résolu, se bornant à donner un droit aux Etats, qui, dès l'ouverture des hostilités, ne se seraient pas tracé des règles à eux mêmes. Ainsi, le problème dont la deuxième conférence a montré toute l'importance, n'a rien perdu depuis cette conférence, de son intérêt pratique." [1])

Freilich war das Ergebnis der III. Kommission des Instituts, die mit der Bearbeitung der „Rechtsgrundsätze der Neutralität, insbesondere des neutralen Gastrechtes im Seekrieg" beauftragt war, schliesslich doch ein negatives. Nach längeren Debatten über die Materie selbst sahen sich nämlich die Mitglieder der Kommission zu folgendem Beschluss genötigt: „L'Institut estime qu'il n'y a pas lieu pour le moment de ce prononcer sur les questions tranchées par la Convention de la Haye de 1907 sur l'hospitalité neutre dans la guerre maritime, mais seulement sur les points de droit touchant cette matière, que cette Convention n'a pas résolus." [2]) Da die nähere Prüfung ergab, dass alle Fragen, die Gegenstand der bisherigen Erörterungen gewesen waren, auch in irgend einer Weise von der Haager Konferenz angeschnitten waren, so wurde schliesslich der Beschluss gefasst, dass „die Prüfung der mit der Frage des Gastrechtes in Verbindung stehenden Probleme vollständig auf eine spätere Sitzung aufgeschoben werden sollte." [3])

Wenn auch das anfänglich gesteckte Ziel auf der Pariser Sitzung nicht erreicht worden ist, so sind doch die Arbeiten des Instituts keineswegs nutzlos gewesen. Die Antworten, der ver-

---

[1]) Ann. XXIII. S. 26, 27.
[2]) Ann. XXIII. S. 413.
[3]) daselbst S. 427.

schiedenen Mitglieder auf die einzelnen Fragen des von den Berichterstattern *Dupuis* und *de Lapradelle* zusammengestellten „Questionnaire" bilden vielmehr eines der interessantesten und lehrreichsten Kapitel innerhalb der Lehre des Gastrechtes der Neutralen im Seekrieg.[1])

---

[1]) Die Berichterstatter hatten im Mai 1909 an die Mitglieder der III. Kommission ein „Questionnaire" gesandt, enthaltend in 14 Kapiteln die Fragen, die sich aus der Behandlung des „Regimes der Neutralität" ergaben. Auf diese Rundfrage waren Antworten eingelaufen von Westlake, Holland, Lehr, Harburger, den Beer Poortugael, A. Rolin, Kaufmann, Kebedgy. Diese Antworten hat Dupuis in seinem Bericht verarbeitet und danach unter möglichster Beachtung der Mehrheitsansicht seinen Entwurf (Ann. XXIII. S. 96 ff.) angefertigt. Diesem gegenüber steht der Entwurf des zweiten Berichterstatters, de Lapradelle, der sich durch prinzipielle Verschiedenheiten der Auffassung des Problems von seinem Kollegen getrennt sah und daher unabhängig von einer Majoritätsmeinung seine Ansichten in einem eigenen Entwurf (Ann. XXIII. S. 128 ff.) niederlegte. (siehe Anhang B. und C.).

Allgemeiner Teil.

Kapitel I.

§ 2. Das Gastrecht, ein vorwiegend dem Seerecht angehörender Begriff.

Mit dem Begriffe „Gastrecht" (l'hospitalité neutre dans la guerre maritime) fasst man die Gesamtheit derjenigen Rechtsnormen zusammen, die sich auf das Verhältnis der neutralen Staaten zu den Kriegsschiffen Kriegführender beziehen, die während eines Seekrieges innerhalb der Gewässer der Neutralen in irgend einer Weise deren Gastfreundschaft in Anspruch nehmen.[1])

Als ein vorwiegend dem Neutralitätsrecht des Seekrieges entstammender Begriff ist das Gastrecht dem Landkriege weniger bekannt. Der Grund hierfür liegt in dem Unterschied, den die tatsächlichen Verhältnisse des Landkrieges einerseits, des Seekrieges anderseits mit sich bringen. Die Besonderheiten des See-

[1]) Inhaltlich geht das XIII. Abkommen der II. Haager Konferenz über den Umfang des „Gastrechtes" hinaus, da es ausser diesem Thema allgemein die „Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekrieg" zum Gegenstand hat. Ein gleich weites Gebiet umfasste bei den Verhandlungen des I. d. d. i. das Questionnaire der Berichterstatter sowohl wie der Entwurf Dupuis' (nicht auch de Lapradelles!). Die Wahl des Ausdruckes „l'hospitalité neutre dans la guerre maritime" ist demnach für die gesamte im Institut behandelte Materie nicht einwandfrei: so gehören nicht zum Thema des Gastrechtes die Frage der Neuausrüstung und Lieferung von Kriegsschiffen von seiten neutraler Staaten an eine der Kriegsparteien. Diese schon durch den Vertrag von Washington geregelte Materie fand entsprechenden Eingang in das XIII. Abkommen (vergl. Art. 8 s. Anhang A.) und in Anlehnung hieran auch in die Erörterungen des I. d. d. i. (vergl. Questionnaire Nr. VIII; und Entwurf Dupuis' Art. 9, Ann. XXIII S. 29 bzw. 97). — Die vorliegende Arbeit wird hingegen diese Fragen als nicht unmittelbar zum Thema gehörig nicht eingehender behandeln.

krieges müssen naturgemäss die Rechtsverhältnisse der Neutralität nach gewissen Richtungen hin beeinflussen. Ein Übertritt kriegführender Truppen auf neutrales Landgebiet, ein zeitweiliges oder dauerndes Verweilen daselbst stellt sich – mit Ausnahme der Fälle besonderer Notlage – als eine Neutralitätsverletzung dar, der gegenüber der neutrale Staat sich entsprechend zu verhalten hat, um sich nicht seinerseits einer Neutralitätsverletzung schuldig zu machen. So bestimmt der Art. 11 des V. Abkommens vom 18. Oktober 1907 ganz allgemein, dass der neutrale Staat, auf dessen Gebiet Truppen der kriegführenden Heere übertreten, diese möglichst weit vom Kriegsschauplatz unterzubringen hat. Eine entsprechende Vorschrift besteht für die Verhältnisse des Seekrieges nicht. Diese Regeln finden ihre Begründung in den im Falle des Landkrieges Hand in Hand gehenden Interessen der Kriegführenden und Neutralen. Jene verlangen, dass der Neutrale in keiner Weise ihren Gegner durch Gestattung des Durchzuges oder Aufenthaltes auf seinem Gebiete unterstützt, während es den neutralen Staaten, die mit den Feindseligkeiten nichts zu tun haben wollen, darauf ankommt, nach Möglichkeit die Integrität ihres Gebietes zu wahren und ihr Land vor den oft sehr schweren Misshelligkeiten zu schützen, die ihm naturgemäss durch den Aufenthalt fremder Truppen erwachsen. Daher verschliessen grundsätzlich alle Staaten auch schon in Friedenszeiten ihr Landgebiet den Truppen fremder Nationen; im Seekrieg hingegen entstehen den Neutralen durch den Aufenthalt kriegführender Kriegsschiffe gerade so wenig unmittelbare Nachteile, wie in Friedenszeiten, wo ein derartiger Aufenthalt unter Beobachtung gewisser Gesetzesvorschriften[1]) frei gestattet ist. Aus diesem Grund haben also die Neutralen während eines Seekrieges ein wesentlich geringeres Interesse daran, die Kriegsschiffe der Kriegführenden von ihren Gewässern fernzuhalten. Anderseits ist es für letztere wegen der grossen Schwierigkeiten und Gefahren, die das Seeleben an sich mit sich bringt, von ganz eminenter Bedeutung, dass ihnen der Aufenthalt in den neutralen Gewässern

[1]) vergl. die „Vorschriften über die Zulassung und die Behandlung fremder Kriegsschiffe in den Häfen und Gewässern der deutschen Küste", Marineverordnungsblatt für 1910 S. 224/225.

und die sonstigen aus der Gewährung des neutralen Gastrechtes erwachsenden Vorteile ermöglicht werden.

Für die theoretische Begründung dieses maritimen Gastrechtes kommen eine Reihe von Grundgedanken in Betracht, die in Folgendem eine kurze Erörterung finden mögen.

Kapitel II.

Die Ableitung des Gastrechtes aus drei Grundgedanken.

§ 3. I. Die Freiheit des Meeres und der Schiffahrt.

Das Recht sämtlicher Nationen, das offene Meer in Friedens- wie in Kriegszeiten zur freien Schiffahrt zu benutzen, ergibt sich aus dem Grundsatz der „Freiheit des Meeres."

Zuerst im Anfang des 17. Jahrhunderts, freilich weniger aus wissenschaftlichen als aus politischen Gründen, von *Hugo Grotius* durch seine Schrift „Mare liberum, sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia" begründet, dann durch die Gegenschrift des Engländers *Selden* (1635) auf Veranlassung Karls I. mit dem gesamten Rüstzeug scholastischen Gelehrtentums bekämpft, hat sich der Grundsatz der Freiheit des Meeres noch durch mancherlei weitere Anfechtungen hindurch heute zu allgemeinster Anerkennung durchgerungen.

Dieser Gedanke der Freiheit des Meeres ist eng verwachsen mit der römisch-rechtlichen Auffassung des Meeres als einer res communis omnium, an der alle Nationen in gleicher Weise beteiligt sein können, ohne dass die eine oder andere von ihnen berechtigt ist, eine Vorherrschaft hinsichtlich der Benutzung des Meeres auszuüben. In diesem Sinne versteht *Hautefeuille*[1]) unter „Freiheit des Meeres" „l'absence complète de tout droit exclusif à l'usage de cette immense partie du globe, de toute propriété attribuée à une nation à l'exclusion des autres" und er fügt hinzu: „La nature même de la mer est telle, qu'il parait inutile de

[1]) a. a. O. S. 2.

chercher à prouver qu'elle est libre, et qu'il suffit d'énoncer ce principe, comme un axiome aussi incontestable que les vérités mathématiques les mieux reconnues.“ Aus dieser Eigentumsunfähigkeit des Meeres und dem daraus folgenden Nichtunterworfensein unter die herrschende Rechtsnorm eines Staates ergibt sich die Pflicht der Nationen, die Duldung der freien Benutzung des offenen Meeres untereinander zu gewährleisten.

Die Freiheit des Meeres schliesst die Freiheit der Schiffahrt in sich für alle Nationen und alle Arten von Schiffen, und es zweifelt heute niemand mehr daran, dass wenigstens in Friedenszeiten die Schiffe das Recht haben, vom offenen Meere aus die Küstengewässer anderer Nationen zu durchfahren, ihre Häfen aufzusuchen, sich dort zu verproviantieren, Havarien auszubessern usw. Das ist eine notwendige Folgerung der Freiheit der Schiffahrt. „Le droit de naviguer — so drückt sich *de Lapradelle* aus — s'étend de la haute mer et de la mer territoriale jusqu' aux baies, rades et ports, car, sans arrêt dans les abris naturels, disposés le long des rivages, il n'est pas de voyage possible.“ [1])

Aus dieser Schlussfolgerung leitete *de Lapradelle* auf der Pariser Tagung des Instituts die Forderung ab, „pour que la tradition de l'hospitalité se maintienne, ce n'est pas assez qu'elle soit une faculté; ce qui faut, c'est qu'elle soit un devoir.“ [2]) Mit dieser Forderung steht *de Lapradelle* einzig da: keiner hat so unbeirrt den Satz ausgesprochen: das neutrale Gastrecht ist kein Recht der Neutralen, sondern ein Recht der Kriegführenden, dem die Pflicht der Neutralen, das Gastrecht zu gewähren, gegenübersteht. *De Lapradelle* geht von dem Prinzip der Meeresfreiheit aus; da dieses durch eine willkürliche Versagung des Gastrechtes von seiten der Neutralen durchbrochen werden müsste, gibt es für ihn nur die Möglichkeit, das Gastrecht den Neutralen zur Pflicht zu machen. Auf diesem Grundgedanken baut sich sein ganzes System auf, das in seinem „Projet de résolution sur l'hospitalité neutre dans la guerre maritime“ seinen Ausdruck findet.[3])

---

[1]) Sitzung vom 29. März 1910 Ann. XXIII S. 400.
[2]) Ann. XXIII. S. 109. [3]) Ann. XXIII. S. 128.

Das ist der grundlegende Unterschied zwischen der Auffassung *de Lapradelles* und der Mehrheit der anderen Schriftsteller, namentlich der übrigen Mitglieder der III. Kommission des Instituts (Paris 1910), sowie auch ausnahmslos der Staatenpraxis.

De Lapradelle scheint das Gastrecht gewissermassen als Notstandsrecht zu betrachten: aber er geht darüber hinaus, indem er auch dort ein Recht auf Gewährung der Gastfreundschaft annimmt, wo im Sonderfall kein Notstand, keine durch die „necessités de la vie maritime" herbeigeführte Notlage das Schiff zum Anlaufen des neutralen Hafens unmittelbar zwingt. Insofern entbehrt auch das *de Lapradelle*'sche System strenggenommen der juristischen Grundlage.

§ 4. II. Die Gebote der Menschlichkeit.

Man darf nicht ausser Acht lassen, dass die Grundlagen des Völkerrechts überhaupt nicht immer rein juristisch-logischer Natur sind. Das Völkerrecht und namentlich das Kriegsrecht ist mehr wie jeder andere Zweig der Rechtswissenschaft mit ethischen Elementen durchzogen, da es vielfach weniger aus dem Rechtsbewusstsein der Völker geschöpft ist als vielmehr häufig eine Summe von Konzessionen darstellt, die die Völker unter dem Einfluss unsrer hochentwickelten Kultur zu machen sich verpflichtet fühlen.

Daher spielen die Erfordernisse der Menschlichkeit in der positiven Gestaltung unsrer Kriegsrechtsnormen eine grosse Rolle. Auf sie sind eine ganze Reihe überaus segensreicher Völkerrechtsgesetze zurückzuführen, die alle durch internationale Konventionen zustande gekommen sind.[1])

Ein Gebiet auf dem die Gebote der Humanität in besonders weitgehendem Masse rechtsbildend wirken müssen, ist das neutrale Gastrecht. Die Steigerung der Schwierigkeiten und Gefahren im Seekrieg sind gegenüber denen des Landkrieges so gross, dass sich die internationale Gesetzgebung hier noch mehr wie im Landkriegsrecht und auf anderen Rechtsgebieten von rein

[1]) Hierzu gehören z. B. die beiden Genfer Konventionen der Jahre 1864 und 1906; ferner die Abkommen IV, V, VIII, IX, X der II. Haager Konferenz.

menschlichen Rücksichten leiten lassen muss. Selbst *Westlake*[1]), der in Bezug auf die Gewährung des Gastrechtes im allgemeinen einen recht unliberalen Standpunkt einnimmt, erkannte diese Forderung dem Institut de Droit gegenüber uneingeschränkt an, indem er ausführte: „Die Pflichten der Menschlichkeit lassen sich nicht definieren. Aber das will noch nicht sagen, dass sie überhaupt nicht bestehen. Sie gehören den Dingen des Gemütes an, die sich nicht mit solcher Schärfe erläutern lassen, wie diejenigen des Geistes. Daraus ergibt sich ein gewisser Spielraum, der dem Ausgleich der Interessen zwischen Kriegführenden und Neutralen zu belassen ist.“ [2])

§ 5. III. Die Souveränität des neutralen Staates.

Diejenigen Autoren, die dem Gastrecht der Neutralen eine streng juristische Grundlage geben wollen, stellen die gesamte Materie als einen Ausfluss der Souveränität des Einzelstaates dar. Der neutrale Staat ist Herr in seinen Häfen sowie in den seiner Jurisdiktion unterworfenen Gewässern. Prinzipiell gewährt ihm seine Souveränität unumschränkte Handelsfreiheit: er kann das Gastrecht ad libitum gewähren oder versagen - selbstverständlich nur unter Beobachtung der allgemeinen Beschränkungen, die ihm seine Eigenschaft als Neutraler auferlegt.

So will u. a. *Dupuis* als Gegner *de Lapradelles* vor dem Institut de droit international die Souveränität als einzige Grundlage des Gastrechtes gelten lassen. Dieser Begriff der Souveränität, des Selbstbestimmungsrechtes, beherrscht sein ganzes System.[3]) *De Lapradelle* charakterisierte diesen *Dupuis*'schen Standpunkt mit folgenden Worten: „M. *Dupuis* se fait de l'hospitalité neutre une conception souple ... Eclectique, il essaie de ménager, dans le conflit des intérêts et des systèmes une formule de conciliation, et pense que la meilleure est de laisser, à tous les Etats, le soin de résoudre, chacun à son gré, suivant la tradition ou son intérêt les questions qui, précisément, soulèvent les controverses les plus vives. Basant toute sa conception du droit international

[1]) Mitglied der III. Kom. des I. d. d. i. zu Paris 1910.
[2]) Sitzung vom 29. März 1910, Ann. XXIII. S. 399.
[3]) vergl. den Dupuis'schen Entwurf betreffend das Gastrecht in den neutralen Häfen und Gewässern Ann. XXIII. S. 96 siehe Anhang B.

publique sur le principe de la souverainité des Etats, il en déduit le pouvoir discrétionnaire des neutres laissés libre de déterminer, dans le doute, ce qu'ils croient, les uns, pouvoir permettre, et les autres devoir interdire.[1])

Obgleich juristisch wohl basiert, wird bei einer derartigen rücksichtslosen Betonung der Souveränität diese Konstruktion des maritimen Gastrechtes dessen eigentlichem Wesen nicht völlig gerecht. Das Gastrecht, wie wir es von dem kulturellen Standpunkt unsres Zeitalters aus auffassen müssen, hat auch die Rechte der Kriegführenden, nicht nur einseitig der Neutralen zu berücksichtigen. Es ist nicht angängig, dass die Möglichkeit der Durchführung eines Seekrieges von der Gewährung oder der Verweigerung des Gastrechtes durch die neutralen Staaten abhängig gemacht wird. Eine derartige Beeinflussung des Ganges der Feindseligkeiten von seiten Neutraler ist aber die notwendige Folge der Theorie, welche die staatliche Souveränität als einzige Grundlage für das Gastrecht ansieht.

Eine Ableitung aus einem der drei angeführten Grundgedanken — Freiheit der Schiffahrt, Forderungen der Humanität, der Souveränität - allein führt also zu keinem befriedigenden Ergebnis. Der Grund für die Schwierigkeit der rechtlichen Konstruktion des Begriffes des Gastrechtes liegt eben in dem Wesen des Gastrechtes selbst als einer völkerrechtlichen Institution, die zwei gänzlich entgegengesetzte Interessenssphären, der Kriegführenden und der Neutralen, in sich vereint.

Mit der schroffen Gegenüberstellung: Recht der Kriegführenden — Recht der Neutralen wird man dem Wesen des Gastrechtes nicht gerecht. Führt hierzu notwendig die allzu einseitige Betonung des Rechtes auf freie Schiffahrt und der Humanität einerseits, der Souveränität der neutralen Staaten anderseits, so darf man doch nicht vergessen, dass jedes einzelne dieser drei Grundprinzipien das Gastrecht weitgehend beeinflusst: richtig ist, dass ein Recht auf freie Schiffahrt aller Nationen besteht, gleichgültig ob Friedens- oder Kriegszustand herrscht; daraus folgt die Verpflichtung jedes Staates, die Ausübung dieses Rechtes

[1]) Ann. XXIII. S. 101.

soweit sein Staatsgebiet in Betracht kommt, zu gewährleisten und nicht willkürlich zu verhindern. — Richtig ist ferner, dass der zivilisierte Staat, der in Kulturgemeinschaft mit andern zivilisierten Staaten steht, gewisse Konzessionen machen muss: er muss sich den allgemeinen Geboten der Menschlichkeit fügen. — Richtig ist schliesslich, dass dem Staate ein Selbstbestimmungsrecht als Ausfluss seiner Souveränität zusteht.

Es stehen sich also, vom Standpunkt der Neutralen betrachtet, zwei Pflichten und ein Recht gegenüber, die mit einander in Einklang gebracht werden müssen, um das Gastrecht auf eine allen Anforderungen gerecht werdende Grundlage zu stellen.

Da die Ausübung des Gastrechtes sich innerhalb des Hoheitsgebietes eines souveränen Staates abspielt, wo dieser an und für sich jede Einwirkung von seiten fremder Nationen verbieten kann, muss die Souveränität zunächst auch als der massgebende Faktor angesehen werden. Soweit jedoch die Selbsterhaltungsinteressen des Staates nicht gefährdet werden, muss sich die Souveränität Beschränkungen gefallen lassen, die aus jenen beiden Pflichten, der Gewährleistung freier Schiffahrt und der Beobachtung der Gebote der Menschlichkeit, erwachsen. Das Recht des Einzelnen muss sich den höheren Pflichten gegenüber der Allgemeinheit opfern!

Kapitel III.

Die Grundsätze der Neutralität in Anwendung auf das Gastrecht.

§ 6. Rechte der Neutralen.

Da die Neutralität die Lage derjenigen Nationen ist, welche während des Krieges anderer Staaten mit jedem der Kriegführenden im Frieden leben, setzt die Möglichkeit der Erhaltung dieses Zustandes gewisse Grundregeln voraus, die sich je nach dem eingenommenen Gesichtspunkt bald als Rechte und Pflichten der Neutralen, bald als Pflichten und Rechte der Kriegführenden darstellen. Eine Verletzung dieser Rechte bzw. Pflichten ist zugleich als eine Verletzung der Neutralität anzusehen und be-

gründet jeweils eine völkerrechtliche Verantwortung des einen Teiles gegenüber dem anderen.

Der Staat, der sich am Kriege nicht beteiligen will, erklärt seine Neutralität und erlangt den Anspruch, von den Feindseligkeiten der Kriegführenden verschont zu bleiben: ihm steht das Recht auf Achtung und das Recht auf Unverletzlichkeit seines Gebietes zu.[1])

Das XIII. Abkommen der II. Haager Konferenz formuliert diese Rechte vom Standpunkt der Kriegführenden aus als deren Pflichten mit den Worten: „Die Kriegführenden sind verpflichtet, die Hoheitsrechte der Neutralen zu achten und sich in deren Gebiet und Gewässern jeder Handlung zu enthalten, welche auf seiten der Mächte, die sie dulden, eine Verletzung ihrer Neutralität darstellen würden.“ [2])

§ 7. Pflichten der Neutralen.

Diesen Rechten der Neutralen bzw. Pflichten der Kriegführenden steht die Gesamtheit der Pflichten der Neutralen gegenüber, die man mit dem Ausdruck: „Pflichten der Enthaltung, Verbietung und Verhinderung“ bezeichnen kann (devoirs d'abstention, d'interdiction, de prohibition).

Auf Grund der Enthaltungspflicht hat der Neutrale jegliche Teilnahme an den Feindseligkeiten zu vermeiden und nichts zu unternehmen, wodurch in irgend einer Weise, mittelbar oder unmittelbar, eine der Kriegsparteien in unzulässiger Weise unterstützt wird. In diesem Sinne hat der neutrale Staat dem Kriegführenden z. B. jede bewaffnete Beihülfe, jede Lieferung von Mannschaften, Waffen, Kriegsschiffen, Kriegsmaterial, Geldmittel usw. zu versagen.[3])

---

[1]) Meurer „Haager Friedenskonferenz“ Bd. II, S. 321; Gaborit S. 44; Kleen S. 3. Bd. II.

[2]) Art. 1, XIII. Abk. vergl. auch Dupuis S. 422: „L'Etat neutre a droit au respect absolu de son territoire. Restant en paix avec chacun des belligérants, il a qualité pour exiger d'eux les mêmes égards qu'avant l'ouverture des hostilités. Etranger à la lutte, il n'en doit point voir porter le théâtre de la guerre sur son sol ou dans ses eaux.“

[3]) Dupuis S. 434; Gaborit S. 13, 14; Ottolenghi S. 73, 201; Lawrence „Principles“ S. 518 ff.; Holland in Marine-Rundschau 1905, S. 1504; Verraes S. 43, Bd. II; vergl. auch Art. 6 u. 8 des XIII. Abk. der II. Haager Konf.; desgl. Art. 9 des Dupuis'schen Entwurfes s. Anhang B.

Die Verbietungspflicht bezieht sich hauptsächlich auf das Verhältnis der neutralen Staaten zu ihren Untertanen. Der Staat ist für Neutralitätsverletzungen seiner Untertanen in gleicher Weise verantwortlich wie für seine eigenen neutralitätswidrigen Handlungen. Er hat durch seine innerstaatliche Gesetzgebung den Untertanen zu verbieten, sich unmittelbar an den Kriegsunternehmungen zu beteiligen, bewaffnete Expeditionen auszurüsten, innerhalb der Streitkräfte der Kriegführenden Kriegsdienste zu tun und dergleichen mehr.[1])

Durch die dritte der genannten Pflichten (Verhinderungspflicht) ist der neutrale Staat gehalten, sein Möglichstes zu tun, um zu verhindern, dass sein See- oder Landgebiet zum Schauplatz des Krieges oder zum Ausgangs- oder Stützpunkt kriegerischer Unternehmungen wird.[2])

Anlässlich der bekannten „Alabama-claims" ist diese äusserst wichtige Rechtsregel durch den Vertrag zu Washington (8. Mai 1870) in eine gesetzliche Form gekleidet worden und hat seit der Zeit so allgemeine Anerkennung gefunden, dass sie allenthalben als Bestandteil des völkerrechtlichen Gewohnheitsrechtes angesehen wird. Der Art. 6 des erwähnten Vertrages legt in Nr. 2 dem neutralen Staat die Verpflichtung auf: „nicht zu erlauben oder zu dulden, dass sich ein Kriegführender seiner Häfen oder Gewässer als Basis maritimer Operationen (as the base of naval operations) gegen den anderen bediene oder sie dazu benutze, um seine militärischen Vorräte oder Waffen zu ergänzen oder Mannschaften anzuwerben." Umgekehrt besteht für die Kriegsparteien das Verbot, durch irgend welche kriege-

---

[1]) vergl. die Neutralitätserklärungen: England vom 19. Juli 1870 und 23. April 1898; Ver. Staaten von Amerika 20. April 1818 (Neutralitätsgesetz) und 22. August 1870; Niederlande 3. Mai 1898 und 11. Februar 1904; Dänemark 29. April 1898; Italien 6. April 1864 und 26. Juli 1870; Japan 23. April 1898 in „Neutralitätserlasse" Nr. 7, 10, 21, 23, 50, 52, 59, 76 und 93. — Diese Verbietungspflicht des neutralen Staates geht jedoch nicht so weit, dass er gehalten ist, den Konterbandenhandel seiner Untertanen zu verhindern. Vergl. Art. 7 des XIII. Abkommens. (Anhang A.)

[2]) Dupuis S. 439: „L'Etat neutre n'a pas seulment le droit de voir respecter son territoire par les belligérants: il a le devoir de le faire respecter . . . L'Etat neutre doit donc s'opposer, au besoin par la force, à ce que ses eaux territoriales ou ses ports deviennent le théâtre de combats ou de captures.

rischen Unternehmungen das neutrale Gebiet zur Operationsbasis zu machen, widrigenfalls sie sich einer schweren Neutralitätsverletzung schuldig machen würden.

Dieser Satz, der — wie wir sehen werden — einer der hauptsächlichsten leitenden Gesichtspunkte für die Beurteilung des Umfanges der Gewährung des Gastrechtes bildet, fand vielfach Eingang in die nationale wie internationale Gesetzgebung. In mehr oder minder substantiierter Form wird er in den Neutralitätsregeln einiger Staaten aufgeführt[1]) und findet sich im XIII. Abkommen der II. Haager Konferenz[2]), sowie in den Entwürfen des Gastrechtsreglements der beiden Berichterstatter auf der Pariser Tagung des Instituts im Jahre 1910.[3])

So ungeteilt die Ansichten über die Berechtigung des Verbotes an sich sind, so streitig ist noch der Umfang des Begriffes „Operationsbasis" selbst, also die Frage, w a n n ein neutrales Land- oder Wassergebiet durch Unternehmungen seitens der Kriegführenden oder Konzessionen seitens der Neutralen zum Stütz- oder Ausgangspunkt militärischer Operationen wird. In Bezug auf die Umgrenzung des Begriffes pflegt die Praxis der einzelnen Staaten je nach dem es ihre Sonderinteressen erheischen zu variieren. Man darf aber im allgemeinen an der Definition *Jominis* festhalten, wonach man unter „Operationsbasis" einen Ort versteht, „von wo eine Land- oder Seemacht ihre Hülfsmittel oder Verstärkungen entnimmt, ein kriegerisches Unternehmen

---

[1]) England: Rundschreiben des Auswärtigen Amtes vom 23. April 1898; Bekanntmachung des Governor-General of the Commonwealth of Australia vom 12. Februar 1904; Ver. Staaten von Amerika: Neutralitätserlass vom 11. Febr. 1904; Frankreich: Neutralitätsregeln vom 26. April 1898; Portugal vom 28. April 1898; Ägypten vom 12. Februar 1904; Japan vom 30. April 1898; — Italien hatte schon vor Abschluss des Washingtoner Vertrages während der Kriege 1864 und 1870 eine entsprechende Vorschrift erlassen: Neutralitätsregeln vom 6. April 1864 bzw. 26. Juli 1870 (siehe „Neutralitätserlasse" Nr. 11, 14, 24, 31, 83, 88, 94, 76.

[2]) Art. 5. Hier Hervorhebung besonderer Fälle: „Den Kriegführenden ist es untersagt, neutrale Häfen oder Gewässer zu einem Stützpunkt für Seekriegunternehmungen gegen den Gegner zu machen, insbesondere dort funkentelegraphische Stationen oder sonst irgend eine Anlage einzurichten, die bestimmt ist, einen Verkehr mit den kriegführenden Land- oder Seestreitkräften zu vermitteln." — vergl. auch Dupuis S. 458; Lawrence „Principles" S. 504.

[3]) siehe Anhang B. Art. 2 (Dupuis); Anhang C. Art. 11 (de Lapradelle).

ins Werk setzt und wo sie im Falle der Not eine Zufluchtsstätte findet.“ [1])

Man muss sich jedoch davor hüten, den Begriff zu weit zu fassen und schon jeweils dann ein neutrales Gebiet als Operationsbasis anzusehen, wenn eine Partei auch nur irgend einen Vorteil aus ihm zieht, ohne die näheren Umstände des einzelnen Falles ins Auge zu fassen: ein zeitweiliger, selbst wiederholter Gebrauch neutraler Häfen z. B. zu Proviantierungszwecken braucht diese Häfen noch nicht unbedingt zur Operationsbasis zu machen. Diese Frage ist für den Umfang der Gastrechtsgewährung vielfach von ausschlaggebender Bedeutung und gerade auf der Auslegung des genannten Begriffes beruhen die Hauptunterschiede der englischen und französischen Lehre von der Ausübung des Gastrechtes.

Ein weiteres, zu den wesentlichen Begriffsmerkmalen der Neutralität und zu den Grundpflichten der Neutralen gehörendes Erfordernis ist die Beobachtung vollständiger Unparteilichkeit den beiden Kriegsparteien gegenüber.[2]) — In früheren Zeiten nahm man vielfach an, dass die Neutralität auch dann gewahrt bleibe, wenn der neutrale Staat beiden Kriegführenden gleichmässig gewisse Begünstigungen und Vorteile einräumte, z. B. Truppendurchzüge, Lieferung von Kriegsmaterial und dergl. m. Darin erschöpft sich aber nach heutiger Meinung der Begriff der Unparteilichkeit nicht: der vorgenannte Grundsatz der Enthaltungspflicht wird durch die Verpflichtung zur Unparteilichkeit in keiner Weise berührt. Eine Unterstützung kriegerischer Operationen ist und bleibt eine Neutralitätsverletzung, auch wenn der neutrale Staat seine Hülfe beiden Parteien gleichmässig zukommen lässt. — Daher kann sich der Grundsatz der Unparteilichkeit nur auf solche Handlungen neutraler Staaten beziehen die nicht unmittelbar mit dem Kriege, seinen Zielen und Zwecken, in Berührung stehen, und nur auf solche Unternehmungen, die, an sich statthaft, nur dann eine Neutralitätsverletzung in sich schliessen, wenn sie nicht unparteiisch gehandhabt werden.[3])

[1]) zitiert bei Hall § 221 S. 628.

[2]) Dupuis S. 434; Lawrence „Principles“ S. 517; Holtzendorf S. 656; Perels S. 209; Hautefeuille S. 235 ff. Bd. I.

[3]) Siehe Note nächste Seite.

Ist unter diesem Gesichtspunkte eine Handlung eines Neutralen zulässig, so kommt es nicht darauf an, ob im einzelnen Falle die Vorteile, die der neutrale Staat einer der Kriegsparteien gewähren darf, gerade diese Partei in besonderem Masse begünstigen etwa weil der Gegner wegen der Lage des Kriegsschauplatzes keine Gelegenheit hat, die gleichen Vorteile für sich in Anspruch zu nehmen.[1]) – Die Beurteilung dieser Frage ist oft mit Schwierigkeiten verbunden, da die Wechselfälle des Krieges die Lage der Parteien und das Gebiet des Kriegsschauplatzes von Tag zu Tag verschieben können. Man würde daher den Neutralen eine allzu grosse Verantwortung aufbürden, wollte man ihnen die Feststellung überlassen, wann z. B. die Gewährung des Gastrechtes – und dies ist gerade einer der Fälle, wo die Unparteilichkeit am strengsten gehandhabt werden muss – für die eine oder andere Kriegspartei einen unverhältnismässig grossen Vorteil in sich schliessen würde.[2])

---

[3]) Richtig führt diesbezüglich Ottolenghi aus: „Il principio d'imparzialità per lo più è limitato a quegli atti che anno rapporto solamente indiretto colla guerra, poiché per tutto ciò che si attiene direttamente a essa, qualunque ingerenza dei neutrali, è illecita, anche se commessa egualmente a favore dei belligeranti. Così del pari se dice, che i doveri d'imparzialità si distinguono da quelli di astensione, a causa del diverso rapporto in cui si trovano di fronte all' essercizio della neutralità." „Rapporto di neutralità" S. 222.

[1]) vergl. auch A. Rolin im I. d. d. i.: „Les Etats n'ont pas à entrer dans l'examen de la question de savoir si, d'après les circonstances, leur tolérance ou leur bienveillance peut être plus avantageuse à l'un des belligérants qu'à l'autre (Ann. XXIII. S. 160).

[2]) So war z. B. bei der Fahrt der Baltischen Flotte nach dem Orient nicht schon darin eine Verletzung der Neutralität zu sehen, dass neutrale Staaten die Einnahme von Kohlen gestatteten, obgleich zur Gewährung der gleichen Vergünstigung gegenüber den Japanern keine Gelegenheit war und infolge dessen der Nutzen, der dadurch für die Russen erwuchs, sehr einseitig und somit um so grösser war.

Besonderer Teil.

Kapitel I.

Das Gastrecht in Anwendung auf die Küstengewässer.

§ 8. Begriff und Abgrenzung der Küstengewässer.

Der Geltungsbereich des neutralen Gastrechtes im Seekrieg umfasst die Gesamtheit der neutralen Gewässer, die Häfen, Reeden und Buchten sowohl, wie die Küstengewässer. Da, wie weiter unten darzustellen ist, die Küstengewässer in tatsächlicher und rechtlicher Beziehung Unterschiede gegenüber den Gewässern jener ersten Gruppe aufweisen, erfordern sie eine getrennte Behandlung.

Unter „Küstengewässer" versteht man den Streifen des Meeres, der zwischen dem Küstengebiet und dem offenen Meere liegt. Vom letzteren unterscheidet er sich rechtlich dadurch, dass dem Uferstaat eine beschränkte Gebietshoheit über ihn zusteht. Diesen Gegensatz zwischen offenem Meer und Küstengewässern charakterisiert *Hautefeuille* mit den Worten: „L'océan est libre, mais l'espace étroit qui baigne le littoral est réservé; il est frappé du domaine souverain d'une nation qui peut en exclure les autres: il n'est pas libre." [1] [2]

---

[1] a. a. O. S. 53, 54.

[2] Die Frage der Souveränität der Uferstaaten über die Küstengewässer ist sehr umstritten. Die Mehrzahl der modernen Schriftsteller erkennt aber eine Souveränität an. Vergl. Meurer, Luftschiffahrtsrecht S. 6. Diejenigen, welche das Bestehen einer Gebietshoheit nicht annehmen wollen, stellen vielfach die Rechte der Uferstaaten über die Küstengewässer als „Staatsservituten" hin, kommen aber damit im wesentlichen zu dem gleichen praktischen Ergebnis, wie diejenigen, die eine beschränkte Souveränität anerkennen vergl. v. Liszt S. 85.

Die örtliche Abgrenzung der Küstengewässer hat in Theorie und Praxis immer Schwierigkeiten bereitet und Meinungsverschiedenheiten hervorgerufen. Bei Bestimmung der Landgrenze schwankte man vielfach zwischen der Linie des höchsten Flutstandes[1]) und der des niedrigsten Ebbestandes.[2]) Auch finden sich andere Bestimmungsmittel. So nimmt *Perels* als Grenze „die Linie der Küste, bis zu welcher noch Strandbatterien errichtet werden können, die auch bei höchstem Wasserstand der Gefährdung durch die Flutwelle nicht ausgesetzt sind.“ [3])

Noch weiter gehen die Meinungen auseinander über die Abgrenzung der Küstengewässer nach dem offenen Meere hin. Hier stehen sich zwei Prinzipien gegenüber: das eine verlangt ein für alle Mal feststehende aber willkürlich festzusetzende Entfernungen der Grenzlinie; das andere Prinzip geht von der Beherrschungsmöglichkeit der Küstengewässer aus. Die Grösse der Entfernung, die im Lauf der Zeiten festgelegt worden ist, schwankt, von militärischen und politischen Rücksichten der Uferstaaten vielfach beeinflusst, zwischen 2 und 60 Meilen.[4]) In der neueren Gesetzgebung findet eine Entfernung von 3 Seemeilen[5]) häufig Bevorzugung.[6])

Das Prinzip der Beherrschungsmöglichkeit hat den Vorteil, dass es auf einer sehr sachgemässen, dem Zwecke der Dinge am ehesten nahekommenden Grundlage beruht. Dieser Grundsatz fand schon früh seinen klassischen Ausdruck in *Bynkershoek's* Werk „De dominio maris“ (Cap. 2): „potestas terrae finitur ubi finitur armorum vis.“ Dieser Satz wurde im Laufe der folgenden Jahrhunderte vielfach aufgenommen und hat sich teilweise noch bis in unsre heutige Zeit in der Praxis erhalten. „Les eaux maritimes – so sagt *Fauchille*[7]) – ne deviennent territoriales que lorsqu'elles peuvent êtres défendues par le sou-

---

[1]) z. B. die französische Marine-Ordonnanz v. 1631 Art. 1 tit. VII. Buch IV. —

[2]) z. B. English Territorial Waters Jurisdictions Act 1878.

[3]) a. a. O. S. 20.

[4]) vergl. Gaborit S. 38.

[5]) 1 Äquatorgrad = 60 Seemeilen; 1 Seemeile = 1852 m.

[6]) vergl. auch Meurer Luftschiffahrtsrecht S. 10.

[7]) „Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international“ Paris 1869 (cit.: Perels S. 26.)

verain du rivage d'une manière absolue et permanente." Hierbei kommt es aber nur auf die objektive Möglichkeit der Beherrschung an, und es ist gleichgültig, ob der betreffende Staat zum Beispiel durch Aufstellen von Strandbatterien tatsächlich Vorkehrungen zur Unterstützung seiner Herrschaft getroffen hat oder nicht.

Das Prinzip der Beherrschungsmöglichkeit leidet naturgemäss an dem Mangel, dass es keine absolut feststehende Norm für die Abgrenzung der Küstengewässer gibt. Die Fortschritte auf dem Gebiete der Technik steigern den Wirkungsbereich unsrer modernen Geschütze immer mehr. Ein fester Anhaltspunkt ist auch dann nicht gegeben, wenn man z. B. mit *Perels* fordert, dass in jeder Periode die jeweils grösste Tragweite der Kanonen für alle Küstengewässer die gleiche sein soll; denn die beständige Weiterentwicklung der Geschützindustrie würde auch eine fortwährende Änderung dieser „Perioden" nach sich ziehen.

Wiederholt hat sich auch das Institut für internationales Recht um die Frage der Abgrenzung der Küstengewässer verdient gemacht.[1]) Die wichtigste der Tagungen, die diese Materie auf ihrem Programm anführten, war die des Jahres 1894 zu Paris.[2]) Hier wurde zunächst die Unterscheidung getroffen zwischen Souveränitäts-, Küstenfischerei- und Neutralitätszone. Sodann hat das Institut in eigenartiger Weise die beiden genannten Grundprinzipien miteinander verbunden, indem es – unter Brechung

---

[1]) Zum ersten Mal stand die Frage auf der Tagesordnung der Lausanner Sitzung 1888 (Ann. X. S. 293); dann wurde die Materie wieder aufgenommen in den Sitzungen zu Hamburg 1891 (Ann. XI. S. 148), jedoch ohne endgültige Lösung; und zu Genf 1892 (Ann. XII. S. 136), wo Kleen namentlich das „Prinzip der Kanonenschussweite" bekämpfte. Auch diesmal gelangte man nicht zu einem Ergebnis.

[2]) Die hier angenommen „Règles sur la définition et le régime de la mer territoriale" haben folgenden Wortlaut: Art. premier. L'Etat a un droit de souveraineté sur une zône de la mer qui baigne la côte (sauf le droit de passage réservé à l'art. 5 (siehe unten)). Cette zône porte le nom de mer territoriale.

Art. 2. La mer territoriale s'étend à six milles marins (60 au degré) de la laisse de basse marée sur toute l'étendue des côtes.

Art. 4. En cas de guerre, l'Etat riverain neutre a le droit de fixer par sa déclaration de neutralité ou par notification spéciale sa zône neutre au delà de 6 milles jusqu'à portée du canon des côtes" (Ann. XIII. S. 329).

mit der althergebrachten „Drei-Meilen-Regel“ – die Neutralitätszone auf die doppelte Breite festsetzte und den Neutralen für den Kriegsfall noch ein Recht auf Erweiterung dieses Gebietes nach dem Grundsatz der Beherrschungsmöglichkeit einräumt.

§ 9. Unterscheidung in der Rechtsstellung der Küstengewässer einerseits, der Häfen, Reeden und Buchten anderseits.

Aus der rechtlichen Sonderstellung, die die Küstengewässer auf Grund der Einschränkung der Gebietshoheit der Uferstaaten einnehmen, ergibt sich die Berechtigung der Frage, ob diese Sonderstellung auch ihren Einfluss auf die Ausübung des neutralen Gastrechtes innerhalb des Küstenmeeres nimmt, d. h. ob letzteres den Häfen, Reeden und Buchten, über die den Uferstaaten unbeschränkte Hoheitsrechte zustehn, gleichzustellen ist.

Diese Frage beschäftigte schon die II. Haager Konferenz.[1]) Hier stellte sie *Renault* in seinem Kommissionsbericht auf die richtige Grundlage, indem er ausführte: „La distinction (entre les ports neutres et les eaux territoriales) se comprend en ce qui concerne les devoirs du neutre, qui ne peut être au même degré responsable de ce qui se passe dans les ports soumis à l'action directe de ses autorités ou dans ses eaux territoriales, sur lesquelles il n'a souvent qu'une faible contrôle; la distinction ne se comprend pas pour le devoir du belligérant, qui est le même partout.“ [2])

Auch das Institut für internationales Recht beschäftigte sich auf der Pariser Sitzung (1910) mit dem Thema der Gegenüberstellung der Küstengewässer und Häfen. Die Mitglieder der III. Kommission erkannten, soweit sie die diesbezügliche Rundfrage der Berichterstatter beantwortet hatten, die Notwendigkeit einer Sonderstellung der Küstengewässer an, mit Ausnahme von *West-*

---

[1]) Sie wurde von dem norwegischen Delegierten (Hagerup) angeregt, der den Antrag stellte, dem „Questionnaire“ die Frage beizufügen: „Sind dieselben Rechtsgrundsätze für die Küstengewässer wie für die Häfen anzuwenden“ A. et D. III. S. 588, 612, 713.

[2]) A. et D. I. S. 298 u. III. S. 489.

lake[1]) und *Kaufmann*[2]), die jedoch auch ihrerseits das Vorliegen gewisser Unterschiede einräumten.

Der Grund dieser Sonderstellung ergibt sich aus der Natur der Dinge: die Souveränität des Uferstaates über das Küstenmeer ist – wie bereits erwähnt – nur beschränkt. Der Ausübung der Staatsgewalt innerhalb der Häfen stehen naturgemäss wesentlich weniger Schwierigkeiten entgegen, als in den Küstengewässern, deren Grenze, besonders nach der Seite des offenen Meeres hin, nur eine gedankliche ist. So wie das Küstenmeer gewissermassen eine Übergangsstufe zwischen dem Territorialgebiet und dem offenen Meere darstellt, so muss die Gestaltung seiner Rechtsverhältnisse auch einen Mittelweg einschlagen zwischen den Normen, die in den Häfen und denen die auf dem offenen Meer Geltung haben.

Eine wesentliche Folge der Sonderstellung der Küstengewässer ist die allgemein als richtig anerkannte Anschauung, dass die Verantwortlichkeit der Neutralen für Neutralitätsverletzungen innerhalb der Küstengewässer eine geringere ist, als in den Häfen. Der Umfang der Verantwortlichkeit kann jedoch hier nicht nach einem absoluten Mass gemessen werden: es müssen vielmehr die Machtverhältnisse des einzelnen neutralen Staates in Rechnung gezogen werden. „Les responsabilités – sagt den Beer Poortugael – augmentent en proportion des moyens locaux, dont l'Etat neutre dispose pour pouvoir remplir ses devoirs et pour pouvoir empêcher la violation de ses eaux territoriales.“[3]) Umgekehrt ist die Verantwortlichkeit um so geringer, je unvollkommener die Machtmittel des betreffenden Staates sind, sei es im allgemeinen, sei es im Bereich der gerade in Betracht kommenden Küstenstriche. In gleichem Sinne beantwortet auch *Dupuis* die Frage nach der Verantwortlichkeit in seinem Gastrechtsentwurf folgendermassen: „Der neutrale Staat ist in Ansehung des Aufenthaltes und unzulässiger Verproviantierung innerhalb der Küstengewässer nur verantwortlich, wenn er die Anwendung der ihm zu Gebote stehenden Hinderungsmittel verabsäumt.“[4])

[1]) Ann. XXIII. S. 137.
[2]) daselbst S. 173.
[3]) daselbst S. 157.
[4]) Art. 15 des Entwurfes siehe Anhang B.

§ 10. Die Durchfahrt durch die Küstengewässer.

Naturgemäss ist das Anwendungsgebiet des neutralen Gastrechtes in den Küstengewässern beschränkter als innerhalb der Häfen. Das ergibt sich unmittelbar aus den örtlichen Verhältnissen, weswegen auch das Asylrecht, das — wie wir später sehen werden — einen grossen Teil des gesamten Gastrechtes ausmacht, für das Küstenmeer weit weniger in Betracht kommt.

Hier tritt vor allem die Frage nach der Gestattung oder Verweigerung der Durchfahrt in den Vordergrund, während der Aufenthalt und die Unternehmungen, die den Kriegsschiffen innerhalb der Küstengewässer gestattet werden dürfen, eine mehr untergeordnete Rolle spielen.

Selbstverständlich gelten für die Verhältnisse des Küstenmeeres alle jene oben angeführten allgemeinen Regeln, wonach z. B. jede kriegerische Handlung innerhalb der Küstengewässer neutralitätswidrig und daher verboten ist. Ein Hin- und Herkreuzen, um dem Gegner aufzulauern oder Konterbande führende Schiffe aufzugreifen, eine Verfolgung feindlicher Schiffe in den Bereich des Küstenmeeres[1]) ist unbedingt als Neutralitätsverletzung anzusehen, der der neutrale Staat gegebenen Falls mit Waffengewalt zu begegnen hat.

Anders verhält es sich mit der einfachen Durchfahrt (passage inoffensif). Es besteht heute kein Zweifel mehr darüber, dass der neutrale Staat nicht verpflichtet ist, die Durchfahrt durch die Küstengewässer zur Vermeidung einer Verletzung seiner Neutralität zu verhindern.[2]) Hingegen gehen die Ansichten darüber auseinander, ob der Neutrale das Recht hat, die Durchfahrt

---

[1]) Die gegenteilige Ansicht, die z. B. ehemals Bynkershoek vertrat, ist längst aufgegeben. — In der Haager Sitzung des Jahres 1898 nahm das Institut ein „Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers" an, dessen Art. 43 folgende Vorschrift enthält: „Une attaque commencée dans la haute mer, ne peut être poursuivie dans un port ou une rade neutre où s'est refugié un navire, sans une violation du territoire neutre, qui doit être reprimée par la puissance territoriale, au besoin par force, et peut donner droit à une indemnité." Was hier nur für die Häfen und Reeden ausgesprochen ist, muss nach den allgemeinen Grundsätzen der Unverletzlichkeit des neutralen Land- und Wassergebietes auch für die Küstengewässer gelten.

[2]) vergl. Dupuis' Bericht Ann. XXIII. S. 92; ferner Verraes Bd. II. S. 75.

zu verbieten, oder — vom Standpunkt der Kriegführenden aus betrachtet — ob diesene in Recht auf freie Durchfahrt zusteht.

Mit dieser Materie befasste sich bereits im Jahre 1894 das Institut de droit international auf der Sitzung zu Paris. Damals wurde das Recht auf freie Durchfahrt dem Prinzipe nach anerkannt. Der Art. 5 des seinerzeit angenommenen Reglements lautet: „Alle Schiffe ohne Unterschied haben ein Recht auf freie Durchfahrt durch das Küstenmeer, unbeschadet des Rechtes der Kriegführenden, die Durchfahrt in besagtem Meere zu regeln und zu Verteidigungszwecken zu sperren, und vorbehaltlich des Rechtes der Neutralen, für die Kriegsschiffe aller Nationalitäten die Durchfahrt durch besagtes Meer zu regeln.“ [1]) Eine Einschränkung der Durchfahrtsfreiheit wird also durch diese Bestimmung — soweit es sich um neutrale Küstengewässer handelt — nur in dem Masse gestattet, als der Seefahrtsbetrieb zur Gewährleistung der Sicherheit der Schiffahrt einer behördlichen Regelung zu unterziehen ist.

Diesen freiheitlichen Standpunkt vertrat innerhalb der III. Kommission der II. Haager Konferenz anfänglich die englische Delegation, die in Art. 32 ihres Entwurfes die Forderung aufgestellt hatte: „Keine der in den vorhergehenden Artikeln enthaltenen Vorschriften darf dahin ausgelegt werden, dass in Kriegszeiten die blosse Durchfahrt der Kriegsschiffe oder Hilfsschiffe eines Kriegführenden durch die neutralen Gewässer verboten wird.[2]) Diese grundsätzliche Anerkennung des Rechtes auf freie Durchfahrt wurde jedoch in dieser allgemeinen Form Gegenstand mehrfacher Einwendungen, die sich namentlich auch auf die Verhältnisse der Meerengen bezogen. Im Comité d'Examen wurden im Interesse der Landessicherheit und der Wahrung der Neutralität verschiedene Vorschläge zur Abänderung und Einschränkung des betreffenden Artikels des I. Entwurfes gemacht, wo das Prinzip der Durchfahrtsfreiheit noch aufrecht erhalten war.[3]) Unter diesen

---

[1]) Ann. XIII. S. 329.

[2]) A. et D. III. S. 699. —

[3]) Premier Projet de Convention A. et D. III. Annexe 55 Art. 9: „Ein neutraler Staat darf den Kriegsschiffen Kriegführender die blosse Durchfahrt durch die Küstengewässer nicht verbieten.“

Amendements sei als besonders charakteristisch das der norwegischen Delegation erwähnt, das folgende Erweiterung jenes Artikels in Vorschlag brachte: „Jedoch hindert diese Vorschrift den neutralen Staat nicht, selbst der blossen Durchfahrt gewisse begrenzte und namhaft gemachte Teile seiner Küstengewässer zu verschliessen, wenn die Interessen der nationalen Verteidigung oder die Wahrung der Neutralität es erfordern.“ [1])

Infolge weiterer Abänderungsvorschläge von seiten Englands und der Vereinigten Staaten von Amerika erhielt jedoch die Materie eine ganz andere Grundlage.[2]) Man wollte anscheinend eine klare Formulierung von Rechten und Pflichten der Kriegführenden bzw. der Neutralen vermeiden und beschränkte sich schliesslich auf die inhaltsarme Feststellung des Art. 10 des XIII. Abkommens, dass „die Neutralität durch die blosse Durchfahrt der Kriegsschiffe und Prisen durch neutrale Küstengewässer nicht beeinträchtigt wird.“ Damit ist also der Gedanke der Durchfahrtsfreiheit als eines Rechtes der Kriegführenden grundsätzlich aufgegeben worden, denn es steht nach dieser Fassung den Neutralen völlig frei, die Durchfahrt durch ihre Gewässer gänzlich zu untersagen.

Im Sinne der Vorschrift des XIII. Abkommens haben sich auf der Pariser Tagung des Instituts die Mitglieder der III. Kommission (mit Ausnahme von Kebedgy) dahin ausgesprochen, dass eine Verpflichtung der Neutralen zu einer Sperrung ihrer Küstengewässer nicht besteht, wodurch der allgemeinen Auffassung Rechnung getragen wurde. — Bei Beantwortung der Frage, ob den Kriegführenden ein Recht zur Durchfahrt zustünde, erklärte sich die Mehrheit der Mitglieder — soweit sie sich überhaupt über diesen Punkt ausliessen — zugunsten der Kriegführenden trat also für die Freiheit der Durchfahrt ein.[3])

Dupuis glaubte der Anschauung der Kommissionsmitglieder am besten gerecht zu werden, indem er in seinen Gastrechtsentwurf die Bestimmung aufnahm: „Der neutrale Staat ist nicht

---

[1]) Annexe 57 a. a. O. S. 721.

[2]) A. et D. Annexes 56 u. 60 S. 720 u. 722.

[3]) so Westlake Ann. XXIII. S. 137 und 405; Holland S. 139; Harburger S. 149; den Beer Poortugael S. 156/157; de Lapradelle S. 112. — Anderseits verneinen Kaufmann (S. 174) und Kebedgy (S. 176) das Recht auf freie Durchfahrt.

verpflichtet, den Kriegsschiffen der Kriegführenden die Durchfahrt innerhalb seiner Küstengewässer zu verbieten. Er kann sie in denjenigen Teilen seiner Gewässer untersagen, die ausserhalb der für die Schiffahrt notwendigen Seerouten liegen."[1])

Den Grundsatz der freien Durchfahrt betont auch *de Lapradelle*, indem er gewissermassen als Leitsatz seinem Gastrechtsentwurf die Bestimmung voranstellt: „Das Küstenmeer, die Buchten, Reeden und Häfen stehen den Kriegsschiffen grundsätzlich offen."[2]) Aber auch hier soll wieder die Ausnahme die Regel bestätigen: *de Lapradelle* billigt den Neutralen im Interesse ihres Selbstschutzes Einschränkungen des allgemeinen Prinzipes zu, jedoch nicht ohne eine Klausel einzuführen, die dennoch die Aufrechterhaltung des Grundsatzes gewährleistet. Es soll nämlich dem neutralen Staate das Recht zustehen, seine Gewässer zu schliessen, soweit es die Staatssicherheit erfordert, jedoch nur unter der Bedingung, dass die gesperrten Gebiete schon zu Friedenszeiten namhaft gemacht werden und dass durch die Schliessung der Gewässer die Schiffahrt nur eingeschränkt, nicht aber gänzlich unterbunden wird.[3])

Die Pariser Sitzung des Instituts hat den Beweis gebracht, dass trotz der ängstlichen Fassung der Haager Bestimmung die Tendenz der heutigen Rechtsauffassung dahin geht, auch in Kriegszeiten die Durchfahrt durch die Küstengewässer für die Kriegsschiffe der Kriegführenden freizugeben. Grundsätzlich besteht auch für den Neutralen nicht die geringste Verpflichtung, die Durchfahrt zu verbieten; er ist vielmehr unmittelbar verpflichtet sie zu gestatten. Dass in Friedenszeiten diese Pflicht besteht, unterliegt keinem Zweifel und grundsätzlich vermag auch der Kriegszustand an diesen Verhältnissen nichts zu ändern. Nur in zwei Fällen kann bzw. muss das allgemeine Prinzip durchbrochen werden, nämlich einmal, wenn die persönliche Sicherheit der Uferstaaten eine Sperrung der Küstengewässer erfordert, und ferner,

---

[1]) Entwurf Dupuis Art. 12 Ann. XXIII. S. 98 (siehe Anhang B.) Mit der Vorschrift des 2. Satzes greift Dupuis anscheinend auf einen Gedanken Rolins (S. 169) zurück. Durch die Fassung dieses Artikels brachte jedoch Dupuis nicht zum Ausdruck, dass tatsächlich die Mehrheit der Kommissionsmitglieder für die Durchfahrtsfreiheit eingetreten ist!

[2]) Art. 2 des Entwurfes Ann. XXIII. S. 129 (siehe Anhang C).

[3]) Art. 4 daselbst. —

wenn im Interesse der Wahrung der Neutralität eine vollständige Fernhaltung der Kriegsschiffe der Kriegsparteien vom Küstenmeer geboten ist.[1])

Das Prinzip der Souveränität des Uferstaates und das des freien Durchfahrtsrechtes stehen hier in Wechselwirkung zu einander: die Souveränität ist beschränkt, weil das Durchfahrtsrecht besteht; aber sie lebt gewissermassen in vollem Umfang wieder auf, sobald die Interessen des Küstenstaates gefährdet werden.

§ 11. Die Sonderstellung der Meerengen.

Innerhalb des Regimes der Küstengewässer haben die Meerengen im Zusammenhang mit dem Durchfahrtsrecht immer eine Sonderstellung eingenommen. Während hinsichtlich der Küstengewässer sich noch namhafte Autoren finden[2]), die die Freiheit der Durchfahrt grundsätzlich leugnen, so herrscht in Ansehung der Meerengen diesbezüglich wohl kaum mehr ein Zweifel. Der Grundgedanke der Freiheit der Schiffahrt als eines der gesamten Völkergemeinschaft zustehenden Rechtes hat den Sieg über die exklusif-souveräne Herrschaft eines einzelnen Staates über die Meerengen davongetragen. Selbstverständlich bezieht sich dieser Satz nur auf solche Meerengen, die die Verbindung zwischen zwei freien Meeren darstellen, während sich andere Engen der Rechtsstellung der Küstengewässer anschliessen, es sei denn, dass sie eine solche Breite aufweisen, dass die Gebietshoheit der Küstenstaaten sich nicht vollständig auf sie erstreckt.

Auch auf diesem Gebiete hat das Institut de droit international sich als Vorkämpfer der Entwickelung positiver Rechtsnormen gezeigt. Gleichzeitig mit der Bearbeitung des „Begriffes und der Rechtsstellung des Küstenmeeres“ wurde auf der Pariser Sitzung des Jahres 1894 betreffs der Meerengen folgende Regelung getroffen, die ihrer Wichtigkeit halber hier wiedergegeben werden möge:

---

[1]) Dies kann z. B. der Fall sein in einem an Inseln und Meereseinschnitten reichen Küstengebiet, dessen Schutz die Kriegführenden leicht zu neutralitätswidrigen Unternehmungen (Einnahme von Kriegsmaterial, unzulässige Verproviantierungen usw.) veranlassen kann.

[2]) Kleen Bd. I. S. 504; Zorn S. 293; Kaufmann und Kebedgy Ann. XXIII. S. 174 bzw. 176. —

Art. 10: Die Vorschriften der vorstehenden Artikel (die Küstengewässer betreffend) finden Anwendung auf die Meerengen, deren Breitenausdehnung 12 Meilen nicht überschreitet, vorbehaltlich folgender Abänderungen und Unterscheidungen:

1. Die Meerengen, deren Küsten verschiedenen Staaten angehören, bilden einen Teil des Küstenmeeres der Uferstaaten, die innerhalb desselben bis zur mittleren Linie ihre Hoheitsrechte ausüben.

2. Die Meerengen, deren Küsten demselben Staate angehören und welche als Meeresverbindung zwischen zwei oder mehreren anderen Staaten als dem Uferstaate notwendig sind, bilden immer einen Teil des Küstenmeeres des Uferstaates, wie gross auch die Entfernung der Küsten sein mag.

3. Die Meerengen, die als Verbindung zweier freier Meere dienen, können niemals geschlossen werden.

Art. 11: Die Rechtsstellung der Meerengen, für die zur Zeit besondere Verträge oder Gebräuche bestehen, bleibt unberührt.[1])

Die Sonderstellung, die das Institut den Meerengen namentlich hinsichtlich einer eventuellen Schliessung von seiten des Uferstaates einräumt, fand auch in den Verhandlungen der II. Haager Konferenz ihre Beachtung. Die schwedische Delegation hielt es für notwendig, eine Vorschrift entsprechend dem vorstehend angeführten Art. 11 des Institut-Reglements aufzunehmen, da schon in Friedenszeiten für manche Meerengen die Freiheit der Durchfahrt einschränkende Sondervorschriften beständen, deren Aufrechterhaltung in Kriegszeiten um so berechtigter sei.[2]) Anderseits traten sowohl Schweden[3]) wie Dänemark[4]) durch Stellung entsprechender Anträge mit Entschiedenheit für die Durchfahrtsfreiheit solcher Meerengen ein, die zwei freie Meere miteinander verbinden. Der dänische Vorschlag war dabei in sofern als besonders charakteristisch anzusehen, als er ein Amendement zu dem oben erwähnten Art. 32 des englischen Vorentwurfes darstellte und die Freiheit der Durchfahrt -- eben im Gegensatz zu

---

[1]) Ann. XIII. S. 330/331.
[2]) A. et D. III. S. 596. —
[3]) daselbst S. 586. —
[4]) daselbst S. 595/596 und Annexe 45 S. 699.

dem englischen Antrag — ausnahmsweise und ausschliesslich für jene Art Meerengen garantiert wissen wollte.

Gegenüber diesen Bestrebungen zeigten sich jedoch einige Staaten weniger liberal. So machte die Türkei einen Vorbehalt hinsichtlich des Bosporus und der Dardanellen [1]) und der japanische Delegierte (Keiroku Tsudzuki) erklärte, „die japanische Regierung könne keine Verpflichtungen betreffs der Meerengen übernehmen, die die zahlreichen grossen und kleinen Inseln des Reiches von einander trennten.“ [2]) [3])

Eine endgültige Regelung dieser Frage ist schliesslich durch die Haager Konferenz jedoch nicht erfolgt, da sie sich in dem XIII. Abkommen auch in diesem Punkte nur auf die allgemeine Erklärung beschränkte, wonach „die Neutralität einer Macht durch die blosse Durchfahrt der Kriegsschiffe der Kriegführenden durch die Küstengewässer nicht beeinträchtigt wird.“

Im Gegensatz zu dem negativen Ergebnis der Haager Konferenz wurde die Sonderstellung der Meerengen, die zwei freie Meere mit einander verbinden, auf der Pariser Sitzung des Instituts wieder vollauf gewürdigt. Zur Vorbereitung der Materie enthielt das Questionnaire der Berichterstatter die Frage: „Wenn der neutrale Staat das Recht hat, die Küstengewässer für die Durchfahrt ganz oder teilweise zu schliessen, kann er von diesem Rechte auch hinsichtlich der Meerengen Gebrauch machen, die zwei freie Meere mit einander verbinden?“ [4]) Diese Frage wurde von allen Kommissionsmitgliedern, die zu ihr Stellung nahmen, in Übereinstimmung mit Art. 10 Nr. 3 des „Régime de la mer territoriale“ (Paris 1894) mit „Nein“ beantwortet. Nur machte

---

[1]) A. et D. III. S. 595. —

[2]) S. 645. —

[3]) Derartige Vorbehalte sind natürlich gerechtfertigt. Die internationalen Sonderverträge gehen selbstverständlich den allgemeinen Regeln vor (vergl. auch den oben zitierten Art. 11 des Reglements der Küstengewässer des I. d. d. i.) — Auch dem japanischen Vorbehalte kann man keine Engherzigkeit vorwerfen, da die Landesverteidigung in inselreichen Gebieten naturgemäss eine schwierigere ist und Sondervorschriften verlangt.

[4]) Questionnaire Nr. XII, 3 Ann. XXIII. S. 29.

A. Rolin eine nicht unberechtigte Ausnahme bezüglich solcher Meerengen, die für die Schiffahrt nur von geringer Bedeutung sind.[1])

§ 12. Der Aufenthalt der Kriegsschiffe in neutralen Küstengewässern.

Wir haben uns im Vorhergehenden auf den Standpunkt gestellt, dass die blosse Durchfahrt durch die Küstengewässer von seiten der neutralen Staaten weder verboten werden muss noch auch – mit gewissen Ausnahmen – darf. Hierbei handelte es sich ausschliesslich um die einfache „harmlose" Durchfahrt (passage inoffensif).

Viel schwieriger gestaltet sich die Beantwortung der Frage, ob ausser der Durchfahrt den Kriegsschiffen Kriegführender noch ein weitergehendes Gastrecht gewährt werden darf, namentlich, ob ihnen ein mehr oder weniger ausgedehnter Aufenthalt gestattet werden kann.

Wie weiter unten ausführlicher auseinander gesetzt werden wird, kann bzw. muss in gewissen Fällen und unter gewissen Bedingungen den Kriegsschiffen ein Aufenthalt in den Häfen erlaubt werden, ohne dass hierin eine Neutralitätsverletzung zu sehen ist. Es liegt daher die Schlussfolgerung nahe: dürfen die Kriegsschiffe sogar in den Häfen Aufenthalt nehmen, so ist noch weniger gegen die Gestattung des Verweilens in den Küstengewässern einzuwenden, denn naturgemäss sind die Vorteile, die die Schiffe aus einem Aufenthalt in den Häfen ziehen können, bei weitem grösser als diejenigen, die ihnen in den Küstengewässern gewährt werden können. Es kann hier mithin von seiten der Neutralen viel weniger leicht eine Neutralitätsverletzung begangen werden – etwa durch unzulässige Begünstigung einer Kriegspartei – als in den Häfen. – Mag diese Überlegung auch richtig sein, so ist doch die Gefahr, dass die Neutralen sich eine Verletzung ihrer Neutralitätspflichten zuschulden kommen lassen, weit geringer, als dass Neutralitätswidrigkeiten von seiten der Kriegführenden begangen werden. Hierzu ist aber gerade

---

[1]) Westlake Ann. XXIII. S. 137; Holland S. 139; Lehr S. 144; Harburger S. 149; den Beer Poortugael S. 156; Kaufmann S. 174; Kebedgy S. 176 A. Rolin S. 169.

in den Küstengewässern viel eher Gelegenheit als in den Häfen.

Was nämlich die Kriegsschiffe der Kriegführenden veranlasst, neutrale Häfen aufzusuchen und ihr Gastrecht in Anspruch zu nehmen, ist in weitaus den meisten Fällen irgend eine Notlage, sei es dass Lebensmittel, Feuerungsmaterial, Schiffahrtseffekten einzunehmen sind, sei es dass Havarien ausgebessert werden sollen. Der neutrale Staat aber hat die Verantwortung dafür, dass sich derartige Unternehmungen der Kriegführenden, soweit sie überhaupt zulässig sind, in den gesetzlichen Grenzen halten. Innerhalb der Häfen ist er auch ohne allzu grosse Schwierigkeiten imstande, hierüber eine zuverlässige Kontrolle auszuüben. Was sich aber draussen auf dem weiten Küstenmeer, vielleicht vor unbewohnten oder unbewachten Gestaden abspielt, das entzieht sich naturgemäss vielfach der Beobachtung auch des wachsamsten neutralen Staates. Und dennoch trifft ihn — wenn auch vielfach in vermindertem Masse — die Verantwortung für dort begangene Neutralitätsverletzungen.

Ferner ist das Küstenmeer wohl nicht der geeignete Ort, den Notständen der Kriegsschiffe Abhülfe zu schaffen: wenn auch je nach Gestaltung der geographischen Lage das Küstengebiet hin und wieder einmal einen vorübergehenden Schutz gegen Sturm und Wetter gewähren kann, so ist doch z. B. die Vornahme grösserer Reparaturen mit bedeutenden Schwierigkeiten verbunden. Halten sich aber dennoch Kriegsschiffe für länger in den Küstengewässern auf, so kann mit hinlänglicher Sicherheit angenommen werden, dass mit diesem Aufenthalt strategische Zwecke verfolgt werden, sei es, dass sich etwa versprengte Schiffe wieder zu neuem Verbande sammeln, sei es, dass sie ihrem Gegner aus sicherem Versteck auflauern wollen. Alle derartigen Unternehmungen sind aber als unmittelbare Verletzungen des neutralen Wassergebietes nach den allgemeinen Grundsätzen des Neutralitätsrechtes verboten.

Darüber kann also kein Zweifel bestehen, dass der Aufenthalt der Kriegsschiffe in den Küstengewässern gegenüber dem Aufenthalt in den Häfen tatsächlich gewisse Gefahren und Verdachtsmomente in sich schliesst. Diese Umstände werden es wohl gewesen sein, die auch die Mehrzahl der Mitglieder der

III. Kommission des Instituts im Jahre 1910 veranlassten, sich gegen die Gewährung des Aufenthaltes auszusprechen.[1])

Das XIII. Abkommen der II. Haager Konferenz, das sonst sehr wohl der Sonderstellung der Küstengewässer Rechnung trägt, hat hinsichtlich des Aufenthaltes das Küstenmeer den Häfen und Reeden völlig gleichgestellt[2].) Hier wie dort ist den Kriegsschiffen ein Aufenthalt von höchstens 24 Stunden gestattet, sofern die Gesetzgebung der einzelnen Staaten nicht anderweitige besondere Bestimmungen getroffen hat. Die Anwendung der 24-Stunden-Regel auf das Küstenmeer scheint aber kein besonders glücklicher Griff der Konferenz gewesen zu sein: es kann einem neutralen Staate unmöglich zugemutet werden, Beginn und Ablauf jener 24 Stunden in den Küstengewässern zu überwachen, zumal da die Durchfahrt als solche gestattet ist. Eine Begrenzung der Aufenthaltsdauer wird daher -- gleichviel, wie lang man die Frist bemessen will – in ihrer praktischen Durchführung mit zu grossen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Anderseits ist nach den obigen Ausführungen ein unbeschränkter Aufenthalt aus Gründen der Wahrung der Neutralität gerade so zu verwerfen. Es empfiehlt sich daher, in Übereinstimmung mit der Mehrheit der Institutsmitglieder grundsätzlich den Kriegsschiffen Kriegführender den Aufenthalt in den Küstengewässern zu verbieten. Es wird sich jedoch weiter unten zeigen, dass die Ausübung gewisser Gastrechtsformen auch in den Küstengewässern statthaft ist: in diesen Fällen, die sich jedoch nur als Ausnahmen von der allgemeinen Regel darstellen, wäre es widersinnig, einen Aufenthalt zu verbieten. Die im Institut von *Dupuis* für das Gastrechtsreglement aufgestellte Vorschrift, wonach der „neutrale Staat den kriegführenden Schiffen in seinen Küstengewässern jeglichen Aufenthalt zu verbieten hat, der nicht durch die Notwendigkeit einer in neutralem Hafen statthaften Verproviantierung gerechtfertigt ist", ist daher als durchaus zweckmässig anzusehen.[3]) [4])

[1]) Hierzu gehören: Westlake Ann. XXIII. S. 137; Lehr S. 144; den Beer Poortugael S. 157; Kebedgy S. 176; Harburger S. 150 — Anderer Ansicht hingegen: Dupuis S. 94; de Lapradelle S. 116; Holland S. 140; A. Rolin S. 169.

[2]) Art. 12 des XIII. Abk.

[3]) Art. 13 des Entwurfes Ann. XXIII. S. 98 (siehe Anhang B).

[4]) Zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen werden noch einige andere, das Gastrecht in den Küstengewässern betreffende Fragen im Anschluss an die Erörterungen der gleichen Verhältnisse innerhalb der Häfen behandelt werden.

Kapitel II.

Das Gastrecht in Anwendung auf die Häfen, Reeden und Buchten.

§ 13. Die Stellung der Häfen, Reeden und Buchten zur Territorialgewalt.

Es ist bereits oben auf den aus den natürlichen Verhältnissen sich ergebenden Unterschied zwischen den Küstengewässern einerseits, den Häfen, Reeden und Buchten anderseits hingewiesen worden: während der neutrale Staat über seine Küstengewässer eine hauptsächlich durch das Prinzip der Freiheit des Meeres und der Schiffahrt beschränkte Gebietshoheit ausübt, steht ihm über die Häfen, Reeden und Buchten eine unumschränkte Souveränität zu, nicht anders wie über das Staatsgebiet selbst. Die rechtliche Gleichstellung dieser letzteren Art neutraler Gewässer mit dem Landgebiet findet ihren Ausdruck u. a. in dem „Règlement sur le régime des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers", das das Institut für internationales Recht im Jahre 1898 aufgestellt hat[1]: „Les ports, havres, anses, rades et baies, non seulement sont placés sous un droit de souverainité des Etats dont ils bordent le territoire, mais encore font partie du territoire de ces Etats." Diese Gleichstellung mit dem Landgebiet ergibt sich aus der natürlichen Tatsache, dass die Beherrschungsmöglichkeit innerhalb der Häfen usw. gegenüber der des Landgebietes nicht wesentlich erschwert ist. Aus diesem Gesichtspunkte heraus ist auch die Verantwortlichkeit der neutralen Behörden für etwaige Neutralitätsverletzungen gerechterweise in den Hafengebieten grösser als innerhalb des Küstenmeeres.[2]

Die vorerwähnten Verhältnisse der Gebietshoheit in den neutralen Gewässern führen notwendig zu einer begrifflichen Zusammenfassung der Häfen, Reeden und Buchten. Die Staaten-

---

[1] Art. 2 Ann. XVII. S. 273.

[2] vergl. die obigen Ausführungen über die entsprechenden Verhältnisse in den Küstengewässern S. 29.

praxis hat freilich – wie dies ein Blick auf die meisten Neutralitätsregeln ergibt – diese Konsequenz nicht gezogen, vielmehr in den meisten Fällen die „Häfen, Reeden und Gewässer" einer einheitlichen Behandlung unterworfen. Das Institut de droit international hingegen ist sich der Notwendigkeit einer Absonderung der Küstengewässer von den unter unumschränkter Gebietshoheit der Uferstaaten stehenden Wassergebieten bewusst geworden ebenso wie der Notwendigkeit, diese Häfen, Reeden und Buchten untereinander zusammen zu fassen. So erklärt das bereits erwähnte Reglement in einem einleitenden Artikel: „Les dispositions du présent Règlement sont appliquables non seulement aux ports, mais encore aux anses et rades fermées ou foraines, aux baies et havres qui peuvent être assimilés à ces anses et rades.[1])

In dieser Zusammenfassung des Instituts gibt sich jedoch schon das Bestreben kund, nicht schlechthin, ohne Rücksicht auf Grösse und Ausdehnung, die „Buchten" den Häfen gleichzustellen. Das Institut fast vielmehr nur die Buchten ins Auge, die den „anses et rades", den kleineren Meereseinschnitten und Reeden, verglichen werden können, schaltet also ausdrücklich die grösseren Buchten, Meerbusen, Golfe und dergleichen ausgedehntere Meeresteile aus. Dies ist namentlich im Hinblick auf die Gastrechtsgewährung durchaus berechtigt. Weniger hingegen ist Denjenigen beizupflichten, die unter Verkennung der rechtlichen Zusammengehörigkeit der Häfen und Buchten letzteren in Ansehung des Gastrechtes eine Sonderstellung einräumen wollen.[2]) Demgegenüber ist hervorzuheben, dass solche ins einzelne gehenden Unterscheidungen den Erfordernissen der Praxis nicht entsprechen. Wollte man allen Verhältnissen gerecht werden, so bliebe nur der eine Weg, die gesamte Gastrechtsregelung kasuistisch zu gestalten und nicht nur Unterscheidungen zwischen den einzelnen Gattungen neutraler Gewässer zu treffen, sondern je nach den

---

[1]) Art. premier Ann. XVII. S. 273.

[2]) So will Jäckel (S. 49) in den Buchten den Schiffen der Kriegführenden ein Gastrecht nur dann gewähren, wenn sie sich in einer Notlage befinden. „Dem Neutralen sollte es allgemein zur Pflicht gemacht werden, das Kriegsschiff eines Kriegführenden, das ohne zwingenden Grund in seinen Buchten vor Anker gehen will, oder überhaupt in dieselben einfährt fortzuweisen, und wenn es nicht gutwillig gehen will, mit Gewalt zu entfernen."

örtlichen Eigentümlichkeiten eine individuelle Regelung der Gastrechtsverhältnisse in den einzelnen Buchten, Busen, Fjorden usw. vorzunehmen. Damit würde aber eine Weitschweifigkeit und Verworrenheit der Rechtsgestaltung erzielt, mit der weder den Interessen der Neutralen noch auch der Kriegführenden gedient wäre.

Von den Buchten, Busen und ähnlichen Meeresteilen kommen nur solche in Betracht, die – wie die Häfen und Reeden – als „Eigengewässer" der Uferstaaten anzusehen sind, also unter unumschränkter Gebietshoheit stehen.

Über den Lauf der Grenzlinie zwischen den eigentlichen Buchten und den ihre Verlängerung nach dem offenen Meere hin bildenden Küstengewässern herrschen noch heute Streitigkeiten. Massgebend muss auch hier die Möglichkeit der Ausübung unmittelbarer Herrschaft vom Ufer aus, etwa durch Strandbatterien, sein. Vielfach ist die Grenzlinie jedoch willkürlich durch internationale Vereinbarung festgelegt worden. Hierdurch hat sich allmählich eine völkerrechtliche Praxis herausgebildet, derzufolge die unbeschränkte Territorialgewalt des Küstenstaates mit der Linie aufhört, die als kürzeste Verbindung zwischen den beiden Ufern der Bucht eine Länge von 10 oder auch 12 Seemeilen aufweist; jenseits dieser Linie schliesst sich das Küstenmeer an.[1] [2])

§ 14. Das Gastrecht in seiner Anwendungsform als Asylrecht.

1. Begriff und rechtliche Beurteilung des Asyls.

Einer der Hauptanwendungsfälle des neutralen Gastrechtes zur See ist die Gewährung des Asyls, und wenn man den

---

[1]) vergl. v. Liszt S. 88; Zorn S. 69.

[2]) Die Zehn-Meilen-Zone ist beispielsweise im Nordseefischereivertrag vom 6. Mai 1882 (Reichs-Gesetz-Bl. 1884 S. 25) aufgenommen worden. – Hingegen findet sich die Entfernung von 12 Meilen in dem vom I. d. d. i. aufgestellten „Régime de la mer territoriale" (Paris 1894 Ann. XIII. S. 328). Die dortige Bestimmung lautet: „Pour les baies la mer territoriale suit les sinuosités de la côte, sauf qu'elle est mesurée à partir d'une ligne droite tirée en travers de la baie dans la partie la plus rapprochée de l'ouverture vers la mer, où l'écart entre les deux côtes de la baie est de douze milles marins de l'argeur, à moins qu'un usage continu et séculaire n'ait consacré une largeur plus grande."

Begriff „Asyl" weit genug fasst, kann man sagen, dass das gesamte Gastrecht im Asylrecht gipfelt.

Die Umgrenzung des Begriffes „Asyl" hat vielfach innerhalb der Doktrin Meinungsverschiedenheiten hervorgerufen. Bei manchen Autoren findet sich die Unterscheidung zwischen „Asyl" (asile) und „Zuflucht" (refuge)[1]). Hierbei wird die Gewährung der Zuflucht als eine rein moralische Pflicht, als ein Ausfluss der Forderungen der Humanität angesehen und setzt nach Auffassung jener Autoren — irgend eine zwingende Notlage voraus, um derentwillen die Kriegsschiffe der Kriegführenden zu dem neutralen Gastrecht ihre Zuflucht nehmen. Daher beschränkt die Lehre jener Schriftsteller das „Gastrecht der Zuflucht' ausschliesslich auf Gewährung dessen, was unbedingt erforderlich ist, um eine drohende Gefahr abzuwenden. Weiter erstreckt sich das Gastrecht nicht, und nicht einmal so weit geht dessen Ausübung, dass die zufluchtsuchenden Schiffe in das Innere der Häfen Einlass erhalten. — Wird aber — eventuell auch ohne Rücksicht auf das Vorliegen einer Gefahr — ein weitergehender Schutz innerhalb der Häfen gewährt, so liegt ein Fall des „Asyls" vor, dessen Gewährung weniger ein Ausfluss der Humanität als vielmehr der staatlichen Souveränität ist.[2])

Diese Unterscheidung zwischen „Asyl" und „Zuflucht" scheint schon deswegen ungeeignet, weil sie praktisch kaum durchzuführen ist, namentlich in den Fällen, wo die Pflicht der Menschlichkeit zwingt, gefährdeten Schiffen einen weitergehenden Schutz zukommen zu lassen, als es mit dem Begriff „Zuflucht" vereinbarlich ist. So verwirft auch *Kleen* diese Unterscheidung und setzt

---

[1]) vergl. Hautefeuille Bd. I. S. 306; Calvo „Le droit international théorétique et pratique" 3 part. liv. III. § 2668 éd. 1888 cit. bei Gaborit S. 117; Schiattarella S. 58 u. a. m. (siehe Kleen II. S. 21).

[2]) So führt z. B. Schiattarella in diesem Sinne aus: „Il refugio consiste propriamente a ricevere le navi che lo invocano, in tutte le rade dei popoli neutrali e sovente pur anche in quelle del nemico. Ma a coste navi non si accorda che il soccorso strettamente necessario per riprendere il mare e giungere in un porto del loro paese. Esse non trovano nel porto di refugio che un luogo di siccurezza contro il pericolo onde sono minacciate; ma non sono ammesse nell' interno dei porti. — Quando invece sono accolte nell' interno di un porto, di una rada, di una baia, e quivi non trovano solamente i soccorsi indispensabili, ma altresì aiuto e protezione, esse ricevano asilo. Questo asilo il sovrano può a suo arbitrio concedere o rifiutare." S. 58.

die Begriffe „Asyl" und „Zuflucht" einander gleich: „Impossible de nier que le terme „asile" n'ait de tout temps renfermé la signification d'un refuge devant un danger, une souffrance une détresse (in Asilum confugere)!". – Daher kann auch nach *Kleens* Auffassung das Asyl nur aus Gründen der Menschlichkeit gewährt werden und seine „Anwendung ist auf die Fälle zu beschränken, wo die Menschenpflicht ausnahmsweise eine Aufhebung des Souveränitätsrechtes, das Gebiet den Kriegführenden zu verschliessen, verlangt." [1])

Mag auch der *Kleen*'sche Begriff des Asyls dem allgemeinen Sprachgebrauch entsprechen, so steht doch nichts im Wege, ihm eine weitergehende Auslegung zu geben und – hierin nun wiederum übereinstimmend mit den Autoren, die zwischen Asyl und Zuflucht unterscheiden – die Gewährung des Asyls unabhängig von dem Obwalten einer Notlage, einer Gefahr, zu machen.[2])

Im Rahmen unsres Themas scheint es somit zweckentsprechend, jeweils da von „Asyl" zu reden, wo Kriegsschiffe Kriegführender die Zulassung in neutrale Häfen oder Gewässer erbitten.[3])

Auch hier drängt sich – ähnlich wie bei der Behandlung der Grundprinzipien des Gastrechtes – die Frage auf: ist das Asyl ein Recht der Kriegführenden oder der Neutralen? Mit anderen Worten: steht es den Neutralen frei, ihre Häfen für einen mehr oder minder langen Aufenthalt den Kriegsschiffen der Kriegführenden zu öffnen oder zu schliessen oder steht den Kriegführenden ein Recht auf Zulassung zu den Häfen zu?

Auf das, was oben in Bezug auf das Gastrecht im allgemeinen gesagt worden ist, sei hier in Hinblick auf das Asylrecht im besonderen kurz zurückgegriffen.[4]) Das Grundlegende ist die Souveränität des neutralen Staates, die sich jedoch nur so weit in ihrer vollen Kraft äussern kann, als ihr nicht durch das Prinzip der Freiheit des Meeres und der Schiffahrt und

---

[1]) Kleen S. 20, 21 Bd. II.

[2]) so auch den Beer Poortugael Ann. XXIII. S. 153: „Quant à moi, j'incline pour ne pas faire de distinction entre ce qu'on a bien nommé droit de refuge et le droit d'asile, et admettre que tous les cas immaginables peuvent être compris dans le seul mot: Asile."

[3]) vergl. Gaborit S. 114.

[4]) Allgemeiner Teil Kap. II.

durch die Gebote der Menschlichkeit Beschränkungen auferlegt werden müssen.

In der Staatenpraxis immer, in der Doktrin zum grössten Teil hat man die Souveränität des neutralen Staates als Ausgangspunkt für die Beurteilung dieser Frage angesehen. Wieder und wieder ist der Souveränitätsgedanke auf der II. Haager Konferenz betont worden. Gewissermassen als Leitartikel setzte die russische Delegation ihrem „Entwurf der Regelung der Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges" in Artikel 1 die Worte voran: „Die Aufenthaltsbedingungen der Kriegsschiffe Kriegführender in den neutralen Häfen und Gewässern müssen in erster Linie auf der Grundlage der Achtung der unwandelbaren Rechte der Souveränität der neutralen Staaten geregelt werden." [1])

Von dieser Pflicht, die Souveränitätsrechte zu achten, die der englische Delegierte Sir Ernest *Satow* als „pensée maitresse de cette partie du droit international" bezeichnete, sagt *Renault* in seinem Bericht an die III. Kommission: „Cette obligation ne résulte pas de la guerre, pas plus que le droit d'un Etat à l'inviolabilité du territoire ne résulte de sa neutralité. C'est une obligation et c'est un droit qui sont inhérents à l'existance même des Etats." [2])

Sehr charakteristisch für die allgemeine Tendenz der auf der Haager Konferenz vertretenen Staaten, die Asylgewährung als ausschliessliches Recht der Neutralen aufzufassen, ist auch *de Martens* Ausspruch: „Der Ausgangspunkt muss die Souveränität des neutralen Staates in den Küstengewässern und Häfen sein. Es ergibt sich daraus die Folgerung, dass der Kriegführende nicht das Recht hat, sich als Herr zu betrachten, wenn er von den Neutralen Asyl erbittet." [3]) Dieser wohl zu einseitigen Betonung der neutralen Machtvollkommenheit gegenüber fasste sich der portugiesische Abgeordnete *Ivens Ferraz* etwas vorsichtiger, als er als „règle générale" den Satz aufstellte, dass den Kriegführenden

---

[1]) A. et D. III. Annexe 48 S. 702.
[2]) A. et D. III. S. 488.
[3]) Sitzung der II. Unterkommission vom 30. Juli 1907 A. et D. III S. 590.

gegenüber die Neutralen vorwiegend Rechte, den Neutralen gegenüber die Kriegführenden vorwiegend Pflichten hätten.[1])

Mit dieser schroffen Betonung der Souveränität des neutralen Staates als einzigste Grundlage für die Asylgewährung sprachen übrigens die Delegationen der Haager Konferenz nur einen Gedanken aus, der auch bisher in der völkerrechtlichen Literatur weitgehende Anerkennung gefunden hatte. In der Tat fassen die meisten Autoren das Asyl als ein ausschliesslich dem neutralen Staat zustehendes Recht auf.[2]).

Auch das Institut de droit international hat sich immer noch auf diesen Standpunkt gestellt: er findet sich sowohl in dem „Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers"[3]), als auch in den im Jahre 1906 gefassten Beschlüssen über das „Regime der Neutralität"[4]); schliesslich bringt ihn auch der *Dupuis*'sche Gastrechtsentwurf zum Ausdruck, wo es den Neutralen ausdrücklich freigestellt wird, „den Kriegsschiffen aller in den Streit verwickelten Staaten ihre Häfen zu öffnen oder zu schliessen."[5])

Gegenüber dieser allgemeinen Rechtsauffassung vertrat — wie bereits erwähnt — *de Lapradelle* auf der Pariser Sitzung des Instituts im Jahre 1910 den entgegengesetzten Grundsatz, dass das Asyl kein Recht des Neutralen, sondern gerade der Kriegführenden sei. Freilich lässt *de Lapradelle* Einschränkungen zu, sobald es sich um restriktive Massregeln zum Schutze der persönlichen Sicherheit des neutralen Staates handelt. Diese Einschränkungen gehen dann allerdings gleich so weit, dass sie den neutralen Staaten völlige Schliessung eines Teiles ihrer Häfen gestatten, mit der Massgabe, dass dort vor den Gefahren des

---

[1]) Sitzung vom 27. Juli 1907 A. et D. III S. 578.

[2]) Kleen Bd. II S. 18 „Le droit d'asile neutre est le droit de donner dans les limites de son jurisdiction retraite à ceux qui cherchent un refuge contre les calamités de la guerre." (gleicher Wortlaut in Art. 7 des „Projet sur le régime de la neutralité", das von Kleen dem I. d. d. i. im Jahre 1906 auf der Genter Sitzung vorgelegt wurde, vergl. Ann. XXI. S. 375). — Hautefeuille Bd. I S. 307 „L'asile est un droit du neutre, il peut l'accorder ou le refuser à son gré". Gaborit S. 119; Schiattarella S. 59; Verraes II. S. 80.

[3]) Haag 1898 Ann. XVII. Art. 42 S. 285.

[4]) Art. 5 Ann. XXI. S. 375 u. Ann. XXIII. S. 35.

[5]) Art. 1 des Entwurfes Ann. XXIII. S. 96 (s. Anhang B).

Meeres und aus sonstigen Notständen Schutz suchende Schiffe zurückbehalten und entwaffnet werden müssen.[1]) Diese Bestimmungen gehen jedoch in ihrer schroffen Konsequenz weit über die Forderungen des maritimen Lebens hinaus. *De Lapradelles* Asylrecht, gegründet auf dem Prinzip der Freiheit des Meeres einerseits, dem Recht der Selbsterhaltung der neutralen Staaten anderseits, bewegt sich übergangslos zwischen den beiden Extremen unbeschränktester Freiheit und unfreister Beschränkungen. Solche Extreme entsprechen aber nicht den tatsächlichen Verhältnissen und Erfordernissen: es ist durchaus nicht gerechtfertigt, dass ein Kriegsschiff, das durch keinen zwingenden Grund dazu veranlasst wird, in einen neutralen Hafen einläuft und, sich als Herr fühlend, in fremdem Hoheitsbereich gebieterisch sein Recht auf Gestattung des Aufenthaltes geltend macht; und anderseits entspricht es keineswegs den anerkannten Geboten der Humanität, wenn aus wirklicher Seenot flüchtenden Schiffen in den „geschlossenen Häfen" ein zweifelhaftes Gastrecht gewährt wird, das einen Aufenthalt nur unter der Bedingung sofortiger Entwaffnung zulässt.

Und dennoch führt *de Lapradelles* System zu einer Reihe durchaus anerkennenswerter Ergebnisse, die sich darauf beziehen, dass die Gewährung des Asylrechtes und — wie wir sehen werden — auch anderer Gastrechtsformen unter Umständen tatsächlich als eine Pflicht des neutralen Staates anzusehen ist. Aber hierbei ist den leitenden Prinzipien ihre richtige Stellung zu einander anzuweisen: der Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt spielt — gerade so wie es die Erfordernisse der Menschlichkeit tun — bei der Beurteilung der Rechtsgrundlagen des Asylrechtes eine sehr grosse Rolle, dennoch ist er nur ein Faktor, der das Selbstbestimmungsrecht, die Souveränität der neutralen Staaten nicht ausschaltet, sondern nur beschränkt.

Grundsätzlich stellt sich also die Gewährung des Asyls als ein Recht des neutralen Staates, als ein Ausfluss seines freien Selbstbestimmungsrechtes in den neutralen Gewässern dar. Ausnahmsweise jedoch wird dieses Prinzip zugunsten der Krieg-

[1]) Art. 1 des Entwurfes u. Art. 5 (siehe Anhang C).

führenden durchbrochen in den Fällen, in denen die Gewährung des Asyls für die Neutralen gewissermassen zu einer moralischen Verpflichtung wird.

Wann diese, allerdings äusserst wichtigen, Ausnahmefälle eintreten, wird weiter unten gezeigt werden.

2. Die Anwendungsfälle des Asyls.

Der weiten Ausdehnung, die wir hier dem Begriff „Asyl" geben, entspricht ein sehr weitgehendes Anwendungsgebiet. Das Asylrecht begreift nicht nur die Fälle, in denen irgend eine Notlage die Kriegsschiffe der Kriegführenden veranlasst, das neutrale Gastrecht in Anspruch zu nehmen, sondern auch die Fälle, in denen die Schiffe ohne zwingenden Grund Aufnahme in die Häfen begehren.

Unter den ersteren dieser Fälle ist je nach dem Grunde der Notlage oder Gefahr eine zweifache Unterscheidung zu treffen: die Notlage kann die Folge der mit der Seefahrt im allgemeinen verbundenen Schwierigkeiten und Fährnisse sein, oder sie wird unmittelbar durch den Zustand des Krieges, durch die Feindseligkeiten des Gegners, hervorgerufen.

Der Fall der Seenot im weiteren Sinne als Anwendungsgrund des Asylrechtes kann eine dreifache Ursache haben: 1. das bedrohte Schiff sucht den schützenden Hafen auf, um sich augenblicklichen Unbilden des Meeres (Unwetter, „mauvais état de mer" usw.) zu entziehen; 2. das Schiff hat Schäden erlitten, die die weitere Schiffahrt unmöglich machen oder doch zu gefährden drohen: sei es nun dass derartige Havarien eine natürliche Folge der Schiffahrt sind, z. B. Leckage, Maschinendefekte usw., sei es, dass sie während eines Seegefechtes durch feindliches Geschützfeuer hervorgerufen worden sind; 3. das Schiff sieht sich aus irgend einem anderen zwingenden Grunde genötigt, den neutralen Hafen anzulaufen, z. B. da die Fortsetzung der Seefahrt wegen Mangels an Proviant, Feuerungsmaterial, nautischen Instrumenten oder auch Schiffsmannschaften nicht mehr möglich ist.

Es herrscht heute kein Zweifel mehr darüber, dass der neutrale Staat in allen diesen Fällen, wo die Verweigerung des

Asyls das Schiff oder seine Mannschaft mehr oder weniger grossen Gefahren aussetzen würde, das Recht hat, solchen Schiffen gegenüber Asyl in seinen Häfen, Reeden und Buchten zu gewähren, ohne Gefahr zu laufen, seine Neutralität zu verletzen. Die neutralen Staaten haben aber nicht nur das Recht dazu, man muss ihnen sogar eine unmittelbare Verpflichtung hierzu zusprechen! In dem Augenblicke den Asyl suchenden Schiffen das Gastrecht zu verweigern, wo sie auf den Schutz des betreffenden Hafens angewiesen sind, käme nicht nur einer Lahmlegung der freien Schiffahrt gleich, sondern wäre auch ein Verstoss gegen die elementarsten Gebote der Menschlichkeit, wogegen sich mit Recht die Gemeinschaft der zivilisierten Völker auflehnen würde.

Die hier erwähnten Umstände, in denen also irgend eine Notlage das Motiv für das Nachsuchen des Gastrechtes ist, gehören zu den Fällen, in denen das Selbstbestimmungsrecht der neutralen Staaten ausnahmsweise zugunsten der Kriegführenden gegenüber anderen Machtfaktoren zurücktreten muss.

Diese Auffassungsweise ist auch massgebend für die Behandlung der Schiffe in den neutralen Häfen, wenn sie unter genannten Verhältnissen die Gastlichkeit der neutralen Staaten in Anspruch genommen haben.

Es drängen sich hier verschiedene wichtige Fragen auf: muss oder darf das Schiff, das unbeschädigt den Gefahren des Meeres entronnen ist, unmittelbar, nachdem die Gefahr vorüber ist, den Hafen wieder verlassen; darf oder muss ein Schiff nach Ausbesserung von Havarien oder Einnahme von Proviant alsbald wieder in See gehen; oder besteht etwa für den neutralen Staat die Verpflichtung, das Kriegsschiff bis zum Ende der Feindseligkeiten zurückzuhalten, um nicht in den Verdacht unerlaubter Unterstützung einer der Kriegsparteien zu geraten?

Soweit es sich um Gewährung des Asyls aus reiner Seenot handelt, ist eine solche Pflicht der Neutralen nicht anzuerkennen und wird auch in der Tat nirgends gebilligt.[1]) Die gleichen Gründe, die den neutralen Staat zur Aufnahme der

[1]) Eine Ausnahme macht erwähntermassen de Lapradelle für die „geschlossenen Häfen" vergl. hierzu die Ausführungen S. 47.

Kriegsschiffe in seine Häfen verpflichten, geben ihm auch hier das Recht und die Pflicht, das Seine zu tun, um den Schiffen wieder Gelegenheit zur Wiederherstellung ihrer Seetüchtigkeit zu geben. Die praktische Bedeutung des neutralen Gastrechtes würde zunichte, wenn z. B. im Fall der Seenot, der ganz unabhängig von kriegerischen Handlungen eintreten kann, den Kriegsschiffen ein Asyl gewährt wird, das sie zwar vor den Unbilden des Meeres schützt, sie im übrigen aber für die Dauer des Krieges lahmlegt. Das käme praktisch einer unmittelbaren Asylverweigerung gleich, da manches Schiff lieber den unheilvollen Kampf mit den Elementen aufnehmen wird als dass es sich zur Untätigkeit in den neutralen Häfen verdammen lässt.

Berechtigter hingegen ist die Frage nach der Zurückbehaltung und Entwaffnung sobald es sich nicht um Seeuntüchtigkeit in Folge von reinen Seeschäden, sondern von Gefechtsschäden handelt, wenn also das feindliche Geschützfeuer die unmittelbare Ursache für die Gefährdung oder Unmöglichkeit einer Fortsetzung der Seefahrt gewesen ist. Der neutrale Staat hat sich auf Grund seiner allgemeinen Neutralitätspflichten jeglicher Beeinflussung des Ganges der Feindseligkeiten zu enthalten sowie jede unmittelbare Unterstützung einer Kriegspartei zu vermeiden. Gestattet er nun – so könnte man argumentieren – einer Partei in seinen Häfen die Reparatur der Gefechtsschäden, so macht er hierdurch die Vortteile zunichte, die der Gegner im Gefecht errungen hat, während er der unterstützten Partei ermöglicht, nach Vollendung der Ausbesserungen wieder zu neuen Kriegsunternehmungen in See zu gehen; wodurch nicht nur die eine Partei geschädigt, sondern sogar die andere erheblich begünstigt wird.

Erscheint auch diese Beweisführung auf den ersten Blick einleuchtend, so führt sie doch irre. Der Grund für das Nachsuchen des Asyls ist die Unfähigkeit des Schiffes, wegen erlittener Havarien die Seefahrt fortzusetzen. Ob die Ursache der Seeuntüchtigkeit auf ein Unwetter, ein verborgenes Riff, einen Maschinendefekt oder auf ein feindliches Geschoss zurückzuführen ist, bleibt gegenüber der Tatsache, dass das Schiff zur Zeit nicht mehr in der Lage ist, ungefährdet auf hoher See zu verweilen, gleichgültig.

Die Gefahr, in der sich das Schiff befindet, droht ihm nicht von dem bestehenden Kriegszustand, sondern allein von der Seefahrt. Gewährt ihm nun der neutrale Staat die Mittel zur Wiedererlangung der Seetüchtigkeit, so erfüllt er hiermit nur seine Pflicht, die Freiheit der Schiffahrt zu gewährleisten, ohne sich eines Eingriffes in die Feindseligkeiten zuschulden kommen zu lassen. Ein stichhaltiger Grund zur Zurückbehaltung und Entwaffung liegt hier also nicht vor.[1])

Zu dem entgegengesetzten Ergebnis muss jedoch die Betrachtung des Falles führen, dass ein Kriegsschiff nicht durch Seenot, sondern durch „Kriegsnot", nicht durch die Gefahren, die mit dem Aufenthalt auf hoher See verbunden sind, sondern durch die, die ausschliesslich aus dem Kriegszustand erwachsen, zum Aufsuchen neutraler Häfen gezwungen wird. Es handelt sich hier um den Fall, dass das Schiff Gefahr läuft, eine Beute seines Gegners oder von ihm vernichtet zu werden und sich nun dem feindlichen Angriff oder einer Verfolgung durch Flucht in einen neutralen Hafen zu entziehen sucht. Aber gerade die Vernichtung des Gegners ist die Absicht der Kriegführenden: der Feind soll kampfunfähig gemacht, seine Streitkräfte sollen lahmgelegt werden: das ist Kriegsraison, und hiergegen sind selbst die Gebote der Menschlichkeit machtlos. Würde der Neutrale einem verfolgten Kriegsschiff wie im Falle der Seenot das uneingeschränkte Gastrecht gewähren, so würde sich dies als einen unmittelbaren Eingriff in den Gang der Kriegsunternehmungen, vielleicht sogar in die Entscheidung des Kampfes darstellen, was als ein schwerer Verstoss gegen die neutrale Enthaltungspflicht anzusehen wäre. Ausserdem würde ein derartiges Verhalten eine neutralitätswidrige Begünstigung der einen Kriegspartei und eine Schädigung der anderen in sich schliessen, da die Neutralität der Küstengewässer die Fortsetzung der Verfolgung verbietet und mithin die Ausnutzung des Sieges unmöglich macht.[2])

---

[1]) Gleicher Ansicht z. B. Kleen Bd. II. S. 40; Gaborit S. 131; Im Gegensatz hierzu I. d. d. i. Art. 42 des „Régime des navires dans les ports étrangers" Ann. XVII. S. 285.

[2]) So Kleen Bd. II. S. 31; Bluntschli Rgl. Nr. 776; Azuni „Droit maritime de l'Europe" Bd. II. chap. V art. 1.

Dies war auch von jeher die Stellung des Institut de droit international. So verlangt schon die Zurückhaltung der Art. 42 der Haager Beschlüsse von 1898 [1]), und dieser Auffassung sind auch die Mitglieder der III. Kommission auf der Pariser Tagung 1910 treu geblieben, sodass die beiden Gastrechtsentwürfe der Berichterstatter eine entsprechende Vorschrift aufweisen.[2]) *Dupuis* selbst vertrat jedoch damals zu Paris eine andere Ansicht, indem er sich als Gegner der Rückbehaltungs- und Entwaffungspflicht erwies. Diese Auffassung teilten auch *Holland* und *den Beer Poortugael;* letzterer begründete seine Ansicht damit, dass man den Neutralen nicht jeweils eine genaue Untersuchung zumuten kann, ob tatsächlich eine Flucht vor dem Feinde vorliegt.[3]) Derartige Auffassungen finden sich jedoch nur vereinzelt[4]) und ihre Begründung vermag die schweren Bedenken, die sich gegen eine uneingeschränkte Asylgewährung im Falle der Flucht ergeben, kaum aus der Welt zu schaffen.

Durch die Haager Konferenz haben diese Fragen weiter keine spezielle Regelung gefunden. Wohl war eine entsprechende Bestimmung in Art. 15 des englischen Vorentwurfes vorgesehen.[5]) Betreffs dieses Artikels erklärte jedoch späterhin die englische Delegation selbst, einen Vorbehalt machen zu wollen, wonach das ganze Thema aus der Diskussion verschwand.[6]) Die jetztige Rechtsstellung ergibt sich aus den allgemeinen Art. 9 u. 12 des XIII. Abkommen, nach denen einerseits die Unparteiischkeit zur Pflicht gemacht, anderseits die Aufenthaltsdauer für den Regelfall auf 24 Stunden festgesetzt ist.

In diesem Zusammenhang ist noch einer Bestimmung Erwähnung zu tun, die das Institut im Jahre 1898 in das „Régime des navires dans les ports étrangers« aufgenommen hat. Hiernach sollen Kriegsschiffe – gerade wie im Falle der Flucht vorm

---

[1]) Ann. XVII. S. 285.

[2]) Entwuf Dupuis' Art. 1 Abs. 4; Entw. de Lapradelles Art. 5; gleicher Ansicht: Westlake Ann. XXIII. S. 132; Lehr S. 142; Harburger S. 145; A. Rolin S. 164; Kaufmann S. 171; Kebedgy S. 175.

[3]) Dupuis Ann. XXIII. S. 60; Holland S. 138; den Beer Poortugael S. 155.

[4]) z. B. Hautefeuille Bd. I. S. 309.

[5]) A. et D. III. Annexe 44 S. 696.

[6]) Sitzung der II. Unterkommission v. 30. Juli 1907 A. et D. III S. 599.

Feind in den neutralen Häfen zurückgehalten werden, wenn sie Kranke und Verwundete dort abgesetzt haben und nach deren Ausschiffung wieder kampffähig geworden sind.[1]) Diese rigorose Vorschrift erscheint jedoch durchaus nicht angebracht! Schon im Interesse der Humanität ist sie sehr bedenklich: vielfach wird der Kommandant des Schiffes gezwungen sein, die Kranken und Verwundeten in weniger guter Pflege an Bord des Schiffes zu lassen, um eine Entwaffnung und gänzliche Ausschaltung seines Schiffes von der weiteren Beteiligung am Kriege zu vermeiden. — Es ist aber auch nicht recht zu ersehen, worin der neutralitätsgefährdende Charakter der Absetzung der Kranken und Verwundeten besteht. Gewiss ist die Entlastung von den untauglichen Mannschaften eine Erleichterung für das Schiff, aber die Gefechtstüchtigkeit des Schiffes wird hierdurch nicht unmittelbar gehoben, noch auch erscheint der errungene Vorteil grösser als etwa bei der Vornahme zulässiger Reparaturen!

Die hier befürwortete weite Umgrenzung des Asylbegriffes schliesst neben den im Vorhergehenden behandelten Fällen, wo ein Notstand die Inanspruchnahme des neutralen Gastrechtes begründet, auch alle die Fälle in sich, in denen Kriegsschieffe Kriegführender Zulassung zu den neutralen Häfen usw. begehren ohne dass ein zwingender Grund sie hierzu veranlasst. Es entsteht mithin die Frage, ob unter solchen Umständen der neutrale Staat auch das Recht oder gar die Pflicht hat, dem Einlass erbittenden Schiff den Aufenthalt in seinen Häfen zu gestatten.

Wir sahen, dass der neutrale Staat da, wo eine Notlage das Asyl erheischt, zur Zulassung der Kriegsschiffe verpflichtet ist. Hier hingegen, wo Schiff und Mannschaft sich in keiner Gefahr befinden, sprechen die Gebote der Menschlichkeit nicht mit. Auch das Prinzip der Freiheit der Schiffahrt beeinflusst in diesem Fall das Selbstbestimmungsrecht des Neutralen in keiner Weise, da in Ermangelung eines zwingenden Anlasses die Schiffahrt nicht unterbunden wird, wenn auch der Neutrale seine Häfen und die ihnen gleichstehenden Gewässer gänzlich verschliessen würde.

---

[1]) Ann. XVII. S. 285.

Somit tritt hier der neutrale Staat den Kriegführenden als unumschränkter Souverän gegenüber, dem keine höheren Gebote irgend welche Rücksichten und Beschränkungen seines Selbstbestimmungsrechtes auferlegen.

Es bleibt mithin nur noch die Frage, ob in diesen Fällen Aufnahme und Aufenthalt überhaupt gewährt werden d a r f, oder ob in einer solchen Betätigung des Gastrechtes ein neutralitätswidriges Verhalten des neutralen Staates zu erblicken ist. Diese Frage ist schlechthin mit „Nein" zu beantworten, d. h. es stehen der Zulassung der Kriegsschiffe keine völkerrechtlichen Bedenken entgegen, es sei denn, das der Neutrale durch die Art der Asylgewährung gegen seine allgemeinen Neutralitätspflichten, der Unparteilichkeit oder Enthaltung, verstösst.

Es ist also hier dem Neutralen grundsätzlich freigestellt, das Asyl zu gewähren oder zu versagen: er darf die Kriegsschiffe zulassen, er darf sie auch zurückweisen, er m u s s aber weder das eine noch das andere.

Dieser Grundsatz ist allenthalben als geltendes Völkerrecht anerkannt. – Eine andere Frage ist es hingegen: welche Bedingungen darf oder muss der neutrale Staat an die Asylgewährung knüpfen, welche Beschränkungen sind eventuell bei der Ausübung des Asylrechtes aufzuerlegen?

Wenn auch hier anerkanntermassen das Selbstbestimmungsrecht der neutralen Staaten der ausschlaggebende Faktor ist, so macht sich doch innerhalb der letzten Jahrzehnte immer mehr die Tendenz bemerkbar, gesetzlich festgelegte Einschränkungen bei Gewährung des Asyls einzuführen. Im eigenen Interesse der neutralen Staaten und mit Rücksicht auf eine möglichst gesicherte Wahrung der Neutralität sind derartige Beschränkungen, wozu in erster Linie die Befristung der Aufenthaltsdauer gehört, durchaus wünschenswert. Diesem Erfordernis ist daher auch namentlich in den Neutralitätserlassen z. Z. der letzten Seekriege durch die Gesetzgebung der einzelnen Staaten vielfach Rechnung getragen worden. Des näheren wird hierüber jedoch erst weiter unten die Rede sein.

Den Bestimmungen der II. Haager Konferenz ist die hier getroffene grundsätzliche[1]) Unterscheidung zwischen „Asyl im Falle einer Notlage“ und „Asyl ohne zwingenden Grund“ nicht bekannt. Auch hat das XIII. Abkommen keine Stellung zu der Frage genommen, ob und wann die Gewährung des Asyls eine Pflicht der Neutralen ist. Es ist darauf hingewiesen worden, wie eifrig auf der Konferenz der Grundsatz der Souveränität des neutralen Staates als massgebender Faktor für die Gewährung des Gastrechts betont wurde. Damit in Einklang hat die Konferenz das Recht des neutralen Staates, nach Belieben durch eigene Gesetzgebung das Asylrecht zu regeln anerkannt. Im übrigen beschränkte sie sich wieder auf die Festlegung allgemeiner Gesichtspunkte: sie vermied es, hinsichtlich des Asylrechtes in die Gesetzgebung der einzelnen Staaten einzugreifen und brachte in Art. 9 des XIII Abkommens nur die Vorschrift, dass eine neutrale Macht die Bedingungen, Beschränkungen und Verbote, die sie für die Zulassung von Kriegsschiffen oder Prisen der Kriegführenden in ihre Häfen, Reeden oder Küstengewässer aufgestellt hat, auf beide Kriegführenden gleichmässig anwenden muss.

3. Die Art der Ausübung des Asylrechtes.

Während im Vorhergehenden die Frage erörtert wurde, wann ein neutraler Staat den Kriegsschiffen das Gastrecht als Asyl gewähren kann bezw. muss, schliesst sich nunmehr die Frage an: wie wird dieses Gastrecht von seiten des neutralen Staates gehandhabt; insbesondere ist der Neutrale zu einer Begrenzung der Aufenthaltsdauer verpflichtet, darf er beliebig vielen Schiffen desselben Kriegführenden Asyl gewähren; kurz, welche Regeln hat er gegenüber den zugelassenen Kriegsschiffen zu beobachten, um seine Stellung als Neutraler zu wahren?

Wir sahen, dass der Neutrale hinsichtlich der ersten jener Fragen nicht völlig sein eigner Herr ist, dass vielmehr seine Souveränität gewisse Einschränkungen zu erleiden hat: In der Art der Ausübung des Asylrechtes ist er hingegen völlig

[1]) Beachtung schenkt hingegen dieser Unterscheidung das XIII. Abk. im Zusammenhang mit der Frage der Aufenthaltsverlängerung, vergl. Art. 14 in Verb. mit Art. 12.

souverän, sofern er sich nur seiner neutralen Stellung bewusst bleibt.

So oft die Grundpflichten, an die der neutrale Staat hier gebunden ist, schon erwähnt worden sind, so können sie doch kaum deutlich genug hervorgehoben werden; denn sie allein stellen die Norm dar, nach der sich die Neutralen in Ausübung des Gastrechts im allgemeinen und des Asylrechtes im besonderen zu richten haben.

Die beiden Grundpflichten, die vorwiegend in diesem Zusammenhang in Betracht kommen, sind die Pflicht der Unparteilichkeit und die „Hinderungspflicht", der zufolge dem neutralen Staat die Aufgabe obliegt, nach Möglichkeit zu verhindern, dass die Kriegsschiffe der Kriegführenden seine Häfen usw. als Stütz- und Ausgangspunkt kriegerischer Unternehmungen benutzen und sich derselben zur Vorbereitung irgend welcher feindlicher Handlungen bedienen.

Handelt der neutrale Staat bei Ausübung des Gastrechtes diesen beiden Geboten gemäss, so ist er gegen jegliche Beschuldigung der Neutralitätsverletzung geschützt. Dennoch ist gerade die Ausübung des Gastrechtes vielfach ein Stein des Anstosses, denn es herrscht in Theorie und Praxis mancherlei Streit über die Frage, ob diese oder jene Art der Gewährung des Gastrechtes nicht als ein Verstoss gegen die genannten Regeln auszulegen ist. Zwar hat sich im Lauf der verflossenen Jahrzehnte, namentlich in Anlehnung an die letzten Seekriege, in manchen Punkten eine internationale Gewohnheit herausgebildet, jedoch ist diese noch lange nicht genügend entwickelt und allgemein anerkannt, um sich als gültige Rechtsnorm darzustellen. Auch das XIII. Abkommen bildet in dieser Beziehung nicht etwa den Abschluss einer Entwicklung, sondern ist vielmehr erst als eine Grundlage anzusehen, auf der sich im Laufe der kommenden Zeiten feste internationale Rechtsregeln im Gegensatz zu den vielfach subsidiären der Haager Konferenz und den partikularistischen der einzelnen Staaten entwickeln müssen.

a. Die Dauer des Aufenthaltes der Kriegsschiffe.

Dass die ganze Entwicklung des Neutralitätsgedankens immer mehr zu einer Einschränkung der Handlungsfreiheit der neutralen

Mächte geführt hat, zeigt sich mit besonderer Deutlichkeit bei Behandlung der Frage, nach der Dauer des Aufenthaltes, der den asylsuchenden Kriegsschiffen in den Häfen der Neutralen gewährt werden darf.

Ursprünglich waren Aufenthaltsbeschränkungen unbekannt. Erst allmählich, als die Begriffe der Neutralität sich mehr und mehr verdichteten, erliess dieser oder jener Staat, je nachdem es seine Sonderinteressen erheischten, einschränkende Bestimmungen. Eher als die Kriegsschiffe der Kriegführenden wurden Kaper und Prisen solchen Beschränkungen unterworfen. So gewährte die Ordonnance de la Marine Ludwigs XIV (1631) den Prisen innerhalb der französischen Häfen nur einen Aufenthalt von 24 Stunden. Eine gleiche Einschränkung wurde sodann seit dem Jahre 1834 durch die meisten Neutralitätserlasse festgelegt.[1]) Die Kriegsschiffe hingegen genossen bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts völlige Freiheit in Bezug auf die Aufenthaltsdauer.

Mit dem Secessionskrieg der amerkanischen Nord- und Südstaaten setzt hingegen eine neue Ära ein, die zu Ungunsten der Kriegführenden wesentliche Beschränkungen mit sich brachte. Durch die englische Verordnung vom 31. Januar 1862 wurde zum ersten Male die Aufenthaltsdauer der Kriegsschiffe auf 24 Stunden beschränkt, soweit es sich nicht um besondere Notfälle handelte, die ein längeres Verweilen bedingten. Dieser Regel ist England bis zum heutigen Tage treu geblieben und hat sie immer wieder bei Ausbruch eines Krieges in ihre Neutralitätserlasse aufgenommen.[2])

---

[1]) Perels S. 214 Anm. 1.

[2]) zunächst 1870 im deutsch-französischen Krieg, sodann 1898 im spanisch-amerikanischen Krieg, schliesslich 1904 im russisch-japanischen Krieg. Die Neutralitätsregeln vom 11. II. 1904 betreffend die 24-Stunden-Regel lauten: „Rule 2: If there is now in any such port, roadstead or waters subject to the territorial jurisdiction of the British Crown, any ship of war of either belligerent, such ship of war shall leave such port, roadstead or waters within such time not less than 24 hours as shall be reasonable, having regard to all the circumstances and the condition of such ship as to repairs, provisions, or things necessary for the subsistence of her crew; and if after the date hereof any ship of war of either belligerent shall enter any such port, roadstead, or waters suject to the territorial jurisdiction of the British Crown, such ship shall depart and put to see within 24 hours after her entrance into any such port, roadstead or waters .... „Neutralitätserlasse" Nr. 11, 13.

Die englische Auffassung der Notwendigkeit einer Einschränkung des Gastrechtes machte alsbald Schule bei mehreren anderen Mächten.[1]) Dennoch gibt es Staaten, die derartige Regeln in ihre Gesetzgebung nicht aufgenommen haben, sei es nun, dass sie sich überhaupt nicht dem Brauch angeschlossen haben, durch Erlass von Neutralitätsregeln ihre Stellungnahme zu den Fragen des Gastrechtes festzulegen, wie z. B. Deutschland, sei es, dass sie es ablehnen, Aufenthaltsbeschränkungen für ihre Gebiete gesetzlich einzuführen. Zu der letzten Staatengruppe gehören Österreich-Ungarn und vor allem Frankreich.[2])

Es stehen sich hier also haupsächlich zwei Staatengruppen gegenüber, von denen sich die eine der englischen Auffassung wesentlicher Einschränkung des Gastrechtes, die andere der französischen Praxis unbeschränkter Gewährung des Gastrechtes angeschlossen hat.

Wenn auch die Vertreter des englischen Standpunktes namentlich seit dem russisch-japanischen Kriege in der Überzahl sind, so kann man hier dennoch nicht behaupten, dass die 24-Stunden-Regel eine völkerrechtlich anerkannte Vorschrift ist. Die Engländer sind natürlich aus politischen Gründen geneigt, ihren Regeln diese Bedeutung zu geben. Nichtsdestoweniger erkennen auch unvoreingenommene englische Schriftsteller diese Auffassung weiter Kreise als irrig an. So schreibt *Lawrence* bei Besprechung der Vorwürfe, die man von seiten Englands zur Zeit des russisch-japanischen Krieges gegen Frankreich erhob: „Severe criticisms have been published in England on the conduct of the French authorities in permitting the Russian fleet to remain for so long a period in Jibuti, . . . Most of them are based upon the assumption that International Law forbids belligerent vessels to enjoy the shelter of neutral ports for more than twenty-four hours at a time . . . This is an error, but one so general that those who give expression to it have much excuse.“ [3])

---

[1]) Italien 1864; Ver. Staaten v. Amerika 1870; 1898 folgen die Niederlande, Russland, Dänemark, Japan; 1904 Schweden-Norwegen und Ägypten.

[2]) Neutralitätsregeln vom 26. April 1898, 15. Febr. 04: „La durée du séjour dans nos ports de belligérants non accompagnés d'une prise n'a été limité par aucune disposition spéciale“ „Neutralitätserlasse“ Nr. 31 S. 212.

[3]) „War and Neutrality“ S. 120.

Der Grund für die von so vielen Staaten befürwortete Aufenthaltsbeschränkung ist gerade wie bei allen übrigen Kürzungen des Gastrechtes darin zu suchen, dass nach Möglichkeit den Kriegführenden die Gelegenheit entzogen werden soll, das Gastrecht in den neutralen Häfen zu missbrauchen und die Neutralität des Gaststaates zu verletzen.

Es spricht aber auch hier, namentlich auf seiten Englands, das ja in erster Linie alle möglichen Beschränkungen zu befürworten pflegt, noch ein politischer Grund mit. Je mehr ein Staat eine Kolonialmacht ist, je zahlreicher seine Flottenstützpunkte in seinen Kolonien, Schutzgebieten usw. sind, desto weniger ist er selbst auf die Unterstützung durch neutrale Staaten angewiesen, desto vorteilhafter muss für ihn anderseits der Umstand werden, dass sein Gegner, dem evt. weniger eigene Flottenstützpunkte zur Verfügung stehen, nur ein mehr oder weniger beschränktes Gastrecht in den neutralen Häfen geniessen kann.

Dies sind die hauptsächlichen Gründe, die für eine zeitliche Aufenthaltsbeschränkung anzuführen sind. — Warum aber die Dauer des Aufenthaltes gerade nur 24 Stunden betragen soll, dafür liegt kein anderer Grund vor, als dass dieser Zeitraum eine allgemeine Zeitrechnungseinheit ist. Wie alle willkürlichen Festsetzungen dieser Art leidet auch die 24-Stunden-Regeln an dem Mangel, dass, wenn sie auch in manchen Fällen völlig zweckentsprechend ist, sie in anderen gerade so sinn- und zwecklos sein kann. Die Schwierigkeit liegt hier in der Verallgemeinerung; aber gerade die difficile Materie des Neutralitätsrechtes ist für solche Verallgemeinerungen stellenweise wenig geeignet. Was in dem einen Fall als Verletzung der Neutralitätsgrundsätze anzusehen ist, kann in dem andern Fall einen ganz harmlosen Charakter tragen. Ein gewisses, freilich nicht übertriebenes Mass von Spezialisierung ist daher gerade in diesen Fragen sehr angebracht.

Von solchen Erwägungen ausgehend hat man vielfach der geographischen Lage des betreffenden Hafens zum Kriegsschauplatz einen entscheidenden Einfluss auf die Ausdehnung der Gastrechtsbeschränkungen gegeben. In der Tat ist der Gedanke zweckentsprechend und mehrfach namentlich von deutscher

Seite aus aufgegriffen und befürwortet worden.[1]) Sehr richtig sagt *Liepmann:* „Es fehlt an jedem Rechtsgrund, Beschränkungen auch da zu fordern, wo gar kein Kampf sich abspielt oder bevorsteht. Kriegsschiffe, die Tage und Wochen zu fahren haben, ehe sie dem Feinde begegnen können, sind wiederholt darauf angewiesen, Schutz . . gegen Wetternot . . zu suchen: Das ist Seenot, nicht Kriegsnot.“ [2])

Den gleichen Gedanken nahm Deutschland auch auf der II. Haager Konferenz auf und vertrat ihn dort mit grosser Ausdauer unterstützt von Russland, Frankreich und Brasilien. Es verlohnt sich, einen Augenblick hier zu verweilen.

In ungefährer Übereinstimmung mit Japan und Spanien hatte die englische Delegation folgenden, die Aufenthaltdauer betreffenden Artikel in Vorschlag gebracht: „Eine neutrale Macht darf einem Kriegsschiffe nicht wissentlich gestatten, in ihren Häfen oder Küstengewässern eine längere Zeit als 24 Stunden zu verweilen, ausser in den durch die Artikel des vorliegenden Abkommens vorgesehenen Fällen.“ [3]) Diese Bestimmung wurde durch das Comité d'Examen zu einer Subsidiarregel dahin abgeschwächt, dass nur in Ermangelung anderer gesetzlicher Sonderbestimmungen des neutralen Staates es den Kriegsschiffen untersagt sein sollte, länger als 24 Stunden in neutralen Häfen usw. zu verweilen.[4])

Gegen diese Abfassung wandte sich die deutsche Delegation, indem sie die Beschränkung des Aufenthaltes nur in den Häfen usw. gelten lassen wollte, die „in unmittelbarer Nähe des Kriegsschauplatzes gelegen sind.“ [5]) Zur Begründung wies die deutsche Delegation zunächst auf die schwere Verantwortlichkeit hin, die „die neutralen Staaten verpflichtete, in wirksamer Weise alle Häfen und Reeden zu überwachen, um ihrer Souveränität Achtung zu verschaffen und jegliche Reklamation der Kriegführen-

---

[1]) Liepmann S. 44; Jäckel S. 86; v. Stengel S. 427; Aufsatz von „R“ S. 1506.

[2]) a. a. O. S. 44/45.

[3]) A. et D. III Annexe 44 Art. 12 S. 696 siehe auch Questionnaire Nr. V S. 707/708.

[4]) a. a. O. Annexe 63 Art. 12 S. 725.

[5]) Amendement de la Délégation d'Allemagne au deuxième Projet de Convention Annexe 64 S. 728 ff.

den zu vermeiden.“ Die nunmehr vorgeschlagene Regelung nahm als Ausgangspunkt die Unterscheidung zwischen dem Kriegsschauplatz und der übrigen Erdoberfläche, wobei unter „Kriegsschauplatz“ ausschliesslich zu verstehen war: „der Teil des Meeres in welchem sich eine kriegerische Unternehmung bewerkstelligt oder soeben bewerkstelligt hat oder in welchem eine derartige Unternehmung infolge der Anwesenheit oder Annäherung bewaffneter Streitkräfte beider Kriegsparteien stattfinden wird“. Von einem „Kriegsschauplatz“ soll also nicht schon da die Rede sein, wo nur eine der Kriegsparteien sich aufhält, sondern erst dann, wenn durch gleichzeitiges Verweilen am gleichen Ort oder durch gegenseitige Annäherung die Gefahr eines Zusammenstosses der Kriegführenden gegeben ist.

Bezugnehmend auf diese örtliche Unterscheidung schlug nun die deutsche Delegation eine internationale Regelung der Aufenthaltsbefristung in den als Kriegsschauplatz zu bezeichnenden Meeresgebieten, eine nationale oder lokale Regelung in dem übrigen Seegebiet vor.

Dieses Amendement beförwortete Russland auf das wärmste und wurde hierbei durch Brasilien unterstützt, während England und die Niederlande sich energisch dagegen aussprachen.[1]) Dieser Widerspruch wurde namentlich damit begründet, dass die Nähe des Kriegsschauplatzes ein sehr unsicheres lokales Bestimmungsmittel sei, namentlich deswegen, weil ein Kriegsschauplatz nur sehr schwer zu umgrenzen sei, da bei der heutigen Geschwindigkeit der Vorwärtsbewegung der Aktionsbereich der kriegerischen Operationen beständig verschoben werden könne was jeweils eine sofortige Änderung der Aufenthaltsregelung zur Folge hätte.

Dieser Auffassung schloss sich die Mehrheit an, sodass der deutsche Abänderungsvorschlag — mit 7 gegen 4 Stimmen — abgelehnt wurde.[2])

Gerade so wenig jedoch wie der deutsche Antrag fand auch der englische Vorschlag, der die 24-Stunden-Regel zum jus

---

[1]) Sitzung des Comité d'Examen vom 11/12. Sept. 07 A. et D. III S. 627 f.
[2]) a. a. O. S. 629.

cogens erheben wollte, die Billigung der Konferenz. Man konnte sich noch nicht zu einer einheitlichen Gesetzgebung mit zwingendem Charakter für alle beteiligten Staaten entschliessen und kam wieder auf den gewöhnlichen Ausweg einer Dispositivregelung zurück. Die Konferenz stellte sich weder ausdrücklich auf den englischen noch auch auf den französischen Standpunkt, gab aber doch grundsätzlich den englischen Einschränkungsbestrebungen den Vorzug. Die schliesslich angenommenen Artikel gaben zunächst der Gesetzgebung der einzelnen Staaten eine Sonderregelung anheim und verpflichteten nur zur Anerkennung der 24-Stunden-Regel für den Fall, dass der neutrale Staat es unterlassen hat, eigene Regeln aufzustellen.[1])

Die Frage der Aufenthaltsbeschränkungen war naturgemäss auch Gegenstand eingehender Erörterungen auf der Pariser Tagung des Institut de droit international im Jahre 1910, ohne dass jedoch wesentlich neue Gesichtspunkte vorgebracht wurden.

Man kann hier die nicht uninteressante Beobachtung machen, dass die Mehrzahl der Mitglieder der III. Kommission als Vertreter der reinen, von politischen Interessen unbeeinflussten Wissenschaft, im Gegensatz zu den Ergebnissen der Haager Konferenz sich für den freieren französischen Standpunkt aussprach, wonach eine generelle Verpflichtung zum Erlass von Aufenthaltsbefristungen für die neutralen Staaten nicht besteht.[2]) Demnach enthält auch der Entwurf *Dupuis'* die Bestimmung: „L'Etat neutre n'est pas tenu de limiter la durée de séjour des navires de guerre dans ses ports." Dennoch waren die Meinungen über diesen Punkt nicht ungeteilt: für die 24-Stunden-Regel traten *Westlake, Holland* und *Kaufmann* ein.[3]) *De Lapradelle* erkannte den Neutralen das Recht, nach freiem Ermessen den Aufenthalt zu bestimmen, nicht zu, auch sträubte er sich gegen die Einführung einer nach Zeiteinheiten bemessenen Frist und machte die Dauer des Auf-

[1]) Art. 12 des XIII Abk. Der folgende Artikel regelt in gleichem Sinne den Aufenthalt der Kriegsschiffe, die sich zu Beginn eines Krieges in einem neutralen Hafen aufhalten. Vorbehalte haben erklärt: Deutschland, die Dominikanische Republick, Persien u. Siam zu Art. 12; Deutschland auch zu Art. 13.

[2]) So Harburger Ann. XXIII S. 146; Kebedgy S. 175 Lehr. S. 142; A. Rolin S. 165; Dupuis S. 64.

[3]) a. a. O. S. 133, 139 u. 171.

enthaltes ausschliesslich von der Zeit abhängig, die erforderlich ist, um den beschädigten Schiffen ihre Seetüchtigkeit wiederzugeben.[1])

b. Die Verlängerung der Aufenthaltsdauer.

Die vierundzwanzigstündige Aufenthaltsfrist, die die II. Haager Konferenz in Ermangelung von Sondervorschriften für die Vertragsstaaten auf den Grund des begehrten Asyls einem Kriegsschiffe gewährt werden. Nach Ablauf dieser Frist ist das Schiff jedoch gehalten, den neutralen Hafen wieder zu verlassen. In dieser Vorschrift liegt durchaus keine Härte, wenn das Schiff ohne zwingenden Grund das Asyl nachgesucht hat.

Anders hingegen liegen die Dinge, wenn irgend eine Notlage das Schiff zum Anlaufen des neutralen Hafens gezwungen hat: in diesem Falle wäre es ein schwerer Verstoss gegen die Gebote der Menschlichkeit, wollte der neutrale Staat nach Fristablauf die Abfahrt des Schiffes erzwingen, wenn die Notlage noch nicht wieder behoben ist.

Auf eine derartige Möglichkeit nahmen schon die englischen Regeln vom 31. Januar 1862 Rücksicht und gewährten den Kriegsschiffen Asyl bis zum Ablauf von 24 Stunden nach Vollendung der die Notlage beseitigenden Reparaturen usw.[2])

Ähnliche Bestimmungen, deren Berechtigung übrigens in der Literatur durchweg anerkannt ist[3]), fanden Aufnahme in den Neutralitätserlassen derjenigen Staaten, die die 24-Stunden-Regel in ihre Gesetzgebung aufgenommen haben.[4])

---

[1]) Art. 10 des Entwurfes (siehe Anhang C) Der Hauptgesichtspunkt der ganzen Frage, nähmlich welche Aufenthaltsfrist unbeschädigten Schiffen, die keiner Reparaturen bedürfen, die etwa nur vor einem drohenden Sturm oder ganz ohne zwingenden Grund den neutralen Hafen angelaufen haben, zu gewähren ist, findet in de Lapradelles Entwurf keine Lösung. Siehe Art. 10 des Entwurfes Ann. XXIII S. 129 (Anhg. C).

[2]) Nach Ablauf von 24 Stunden sollten die Schiffe den Hafen verlassen „unless they needed more time for taking in innocent supplies or effecting lawful repairs, in which case they were to obtain special permission to remain for a longer period, and were to put to see within 24 hours after the reason for their remainig ceased" British State Papers, Report of the Neutrality Laws Commissioners S. 77/78 cit. bei Lawrence „Principles" S. 510/511.

[3]) Lawrence „War and Neutrality" S. 122; Liepmann S. 41; v. Stengel S. 428; Bernsten S. 227; Jäckel S. 89; Kleen Bd. II S. 42; v. Liszt S. 334.

[4]) vergl. englische Neutralitätsregeln vom 23. April 1898, 11. Febr. 1904; Ver. Staaten v. Amerika 8. Okt. 1870, 11. Febr. 1904; Niederlande 24. Mai 1898; tIalien 26. Juli 1870 u. a. m. „Neutralitätserlasse" Nr. 11, 13, 24, 25, 51, 76.

Auch auf der Haager Konferenz war man über die Notwendigkeit, von der 24-Stunden-Regel Ausnahmen zu machen, einig; nur über die Zahl und Art dieser Ausnahmen herrschten Meinungsverschiedenheiten. Japan wollte als Verlängerungsgrund nur die Ungunst des Meeres gelten lassen [1]), Spanien Havarien, ungünstigen Zustand der See und höhere Gewalt [2]), während Russland noch wegen Mangels an Vorräten die gesetzliche Aufenthaltsfrist verlängert wissen wollte.[3])

Über die Havarien und ungünstigen Seeverhältnisse als Verlängerungsgrund hatte man sich bald geeinigt, nachdem ein japanischer Vorschlag, eine Maximalgrenze zu setzen, um gegen Missbrauch des Gastrechtes von seiten der Kriegführenden gesichert zu sein, keinen Anklang gefunden hatte.

Mehr Schwierigkeiten hingegen machte die Frage, ob im Fall der Einnahme von Lebensmitteln und Feuerungsmaterial die gesetzliche Aufenthaltsfrist überschritten werden dürfte. Der Art. 19 des der III. Kommission vorgelegten zweiten Entwurfes verneinte ausdrücklich diese Frage. In der Kommissionsberatung wurde jedoch ein russischer Abänderungsvoschlag mit grosser Stimmenmehrheit angenommen, wonach der Passus jenes Entwurfes: „Le ravitaillement et la prise de combustible ne donnent pas droit à prolonger la durée légale du séjour" unterdrückt wurde.[4]) [5])

Die die Aufenthatsverlängerung betreffenden Bestimmungen haben in Art. 14 Abs. 1 ihre Aufnahme in das XIII. Abkommen gefunden, jedoch ist auch hier von Proviant- und Kohleneinnahme als Verlängerungsgrund nicht die Rede. Es ist aber der Schluss gerechtfertigt, dass, wenn die Kommission ausdrücklich das ursprünglich aufgenommene Verbot wieder fallen lässt, es dem Geiste des Abkommens nicht entsprechen würde, wenn man die Gewährung einer Aufenthaltsverlängerung wegen notwendiger und

---

[1]) Jap. Entwurf A. et D. III Art. 2 Ann. 46 S. 700.
[2]) Spanischer Entwurf a. a. O. Annexe 47 Art. 3 S. 701.
[3]) Russischer Entwurf a. a. O. Annexe 48 Art. 5 S. 702.
[4]) II. Entwurf Annexe 63 a. a. O. S. 734.
[5]) VIII. Kommissionssitzung v. 4. Okt. 07 a. a. O. S. 480.

zulässiger Verproviantierung dem neutralen Staate als Verletzung seiner Neutralitätspflichten auslegen würde.[1])

Von den erwähnten Aufenthaltsbeschränkungen bleiben jedoch nach den Beschlüssen der Haager Konferenz gewisse Klassen von Schiffen der Kriegführenden unberührt.

Während ein Vorschlag des brasilianischen Delegierten eine derartige Sonderbestimmung für die „Schutzschiffe", d. h. solche Schiffe zn erlassen, die ausschliesslich zum Schutz der Angehörigen der kriegführenden Staaten in den neutralen Häfen stationiert sind, nicht in das Abkommen aufgenommen wurde[2]), weil die Kommission der Ansicht war, dass diese Frage „nicht der Natur war, Gegenstand einer konventionellen Regelung zu bilden"[3]), wurde ohne weiteres die Sonderstellung der Hospitalschiffe und ähnlicher Fahrzeuge anerkannt und dem Art. 14 des Abkommens die Vorschrift zugefügt: „Die Regeln über die Beschränkung des Aufenthaltes innerhalb neutraler Häfen, Reeden und Gewässer gelten nicht für Kriegsschiffe, die ausschliesslich religiösen, wissenschaftlichen oder menschenfreundlichen Zwecken dienen."

---

[1]) Der Art. 14 des XIII Abkommens erhielt schliesslich die Fassung: „Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen ihren Aufenthalt in den neutralen Häfen über die gesetzliche Dauer hinaus nur aus Anlass von Beschädigungen oder wegen des Zustandes der See verlängern. Sie müssen auslaufen, sobald die Ursache der Verzögerung fortgefallen ist." Durch die Aufnahme der Vorschrift des letzten Satzes ging somit die Haager Konferenz hinsichtlich der Beschränkung des Gastrechtes noch über die englischen Regeln vom 31. Jan. 1862 und die bisherige Praxis einiger Staaten hinaus, die erwähntermassen noch nach Vollendung der Reparaturen oder der Verproviantierung einen Aufenthalt von 24 Stunden konzessionierten (vergl. z. B. die Neutralitätsregeln Amerikas von 1870 und 1904, „Neutralitätserlasse" No. 24, 25.)

[2]) In der 3. Sitzung der Unterkommission (27. Juli 1907) führte der brasilianische Delegierte Burlamaqui de Moura aus: „Les règles sur la durée de ce séjour ne s'appliquent pas à ceux qui y (dans les ports neutres) étaient déjà uniquement pour la protection de leurs nationaux, ces navires ayant une fonction toute à fait différente de celle des navires de guerre accueillis en vertu du droit d'asile; ils sont chargés d'une mission de protection et peuvent demeurer dans les ports neutres en temps de guerre, comme ils y demeurent en temps de paix" A. et D. III. S. 581 vergl. auch Verraes Bd. II S. 85.

[3]) Bericht Renaults A. et D. III S. 501 — Die ablehnende Haltung der Konferenz ist sehr berechtigt, da die Einräumung einer Ausnahmestellung für derartige Kriegsschiffe leicht zu neutralitätsgefährdenden Missbräuchen führen könnte.

c. Gleichzeitiger Aufenthalt mehrerer Kriegsschiffe verschiedener Kriegsparteien in demselben neutralen Hafen.

Im vorigen Abschnitt wurden die Fälle erläutert, in denen der neutrale Staat berechtigt ist, den Kriegsschiffen der Kriegführenden innerhalb seiner Gewässer eine Verlängerung ihres Aufenthaltes über die gesetzliche Zeit zu gewähren: in einem einzigen Falle ist der Neutrale einem allgemein anerkannten Gewohnheitssatze des internationalen Rechtes zufolge sogar verpflichtet von einem Kriegsschiffe eine Aufenthaltsverlängerung zu fordern, gegebenen Falls sogar gegen dessen Willen zu erzwingen. Es handelt sich hierbei um den gleichzeitigen Aufenthalt mehrerer Schiffe verschiedener Kriegsparteien in dem nämlichen Hafen.

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts hat sich, zunächst auf vertraglicher Grundlage, ein Brauch herausgebildet, wonach der Neutrale einem Kriegsschiffe das Auslaufen aus seinen Häfen erst nach Ablauf von 24 Stunden gestatten darf, nachdem ein Schiff seines Gegners den Hafen verlassen hat.[1])

Der Grund dieser Vorschrift ist ein doppelter: einerseits sollen sich die Feindseligkeiten nach Möglichkeit nicht in unmittelbarer Nähe der neutralen Gewässer abspielen, um einer gewollten oder ungewollten Verletzung des neutralen Gebietes vorzubeugen; anderseits wäre es unbillig, wenn die Ausübung des Gastrechtes das Kriegsschiff unmittelbar in eine Kriegsgefahr bringen würde. Hierzu ist aber nur allzu leicht Gelegenheit gegeben, wenn ein Schiff, das nach den Gastrechtsregeln eines neutralen Staates — etwa nach Ablauf der zugebilligten 24 Stunden — zum Verlassen des Hafens gezwungen würde, die Beute eines vielleicht stärkeren Schiffes des Gegners würde, das kurz zuvor den Hafen gleichfalls verlassen hat und nun ausserhalb desselben seinem Feinde auflauert. In solchem Falle wäre der Hafen in unzulässiger Weise zu einem Ausgangspunkt kriegerischer Unternehmungen geworden.

---

[1]) Jäckel S. 80.

Durch Aufnahme in den englischen Erlass vom 31. Jan. 1862 fand die erwähnte Regel allmählich Eingang in die Gesetzgebung der einzelnen Staaten und ist auch von der Doktrin allgemein als berechtigt anerkannt worden.[1]) Dass man auch hier wieder als Frist den Zeitraum von 24 Stunden genommen hat, erscheint in diesem Falle tiefer begründet, als im Falle der Aufenthaltsbefristung, da sich der neutrale Staat leicht dem Vorwurf der Parteilichkeit aussetzen würde, wenn er die Frist nicht nach vollen Tagen bemessen würde und so die andere Kriegspartei veranlasste, zu einer günstigeren oder ungünstigeren Tageszeit als der Gegner wieder in See zu gehen.

Die Regel findet ihre Anwendung nur auf Kriegsschiffe, soweit es sich um das zurückzuhaltende Schiff (Handelsschiffe sind an die Wartezeit nicht gebunden), auf Kriegs- und Handelschiffe, soweit es sich um das erstauslaufende Schiff handelt. Denn dadurch, dass dem Handelsschiff ein vorzeitiges Auslaufen ermöglicht wird, wird es vor der eventuellen Verfolgung durch seinen noch zurückgehaltenen Gegner geschützt und setzt sich somit weniger der Gefahr aus, als Prise aufgegriffen zu werden.

Einige Autoren beziehen die Regel auch auf neutrale Handelsschiffe[2]), um etwaiger Wegnahme der Schiffe wegen Konterbande vorzubeugen. Doch fand diese Ausdehnung niemals allgemeine Billigung, da in belebten Häfen das Auslaufen der Kriegsschiffe allzu grosse Einschränkung hätte erfahren müssen.[3])

Bestehen über die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit einer gesetzlichen Festlegung dieser „Zwischenfrist" keine Meinungsverschiedenheiten, so ist doch die Frage, welches Schiff zuerst auslaufen darf oder muss, noch heute sehr bestritten.

Soweit ein Handelsschiff in Frage steht, unterliegt es freilich keinem Zweifel, dass dieses berechtigt ist, als erstes den

---

[1]) Dupuis S. 428; Gaborit S. 161; Schiattarella S. 63; Verraes S. 63; Kleen Bd. II S. 43; Jäckel S. 80; Bernsten S. 427.

[2]) So Schiattarella: „perciochè tale qualità non potrebbe assicurare la nave partita da una visita e all' uopo da un sequestro da parte del belligerente" S. 64.

[3]) Jäckel S. 80.

Hafen zu verlassen, um ihm einen Vorsprung zu gewähren, der es vor etwaiger Verfolgung sichert.

Konkurrieren jedoch zwei feindliche Kriegsschiffe mit einander, so sind hier die Ansichten über die Priorität des Auslaufens hauptsächlich nach vier Richtungen hin geteilt. Die Einen wollen die Stärke der Schiffe entscheiden lassen und dem schwächeren von ihnen den Vortritt einräumen; doch legt diese Art der Regelung dem Neutralen die oft schwere Verantwortlichkeit der Entscheidung über die Stärkenverhältnisse auf. Ausserdem versagt diese Unterscheidung, sobald es sich um gleich starke Gegner handelt.

Die Andern, zu denen auch eine Anzahl von Mitglieder des Institut de droit international gehören [1]), stellen die Entscheidung dem neutralen Staate anheim; was jedoch in sofern zu Schwierigkeiten Anlass geben kann, als es den Neutralen nur allzu leicht der Gefahr aussetzt, parteiisch zu sein, oder doch wenigstens der Parteilichkeit beschuldigt zu werden.

Eine dritte Gruppe will demjenigen Schiff den Vortritt geben, welches zuerst darum bei den Behörden des neutralen Staates einkommt. Auch diese Regel führt zu keinem befriedigenden Ergebnis, weil ein Schiff schon dann die Genehmigung, an erster Stelle auszulaufen, nachsuchen kann, sobald es ein Schiff seines Gegners in den Hafen einlaufen sieht.

Die vierte Meinung macht die Reihenfolge des Auslaufens von der des Einlaufens in den neutralen Hafen abhängig. Diese Ordnung hat den Vorteil, dass sie unabhängig von dem Willen des Neutralen ist und ihn infolge dessen von jeder Verantwortlichkeit befreit.[2]) Indes kann man auch hiergegen einwenden, dass mit dieser Regelung die Gefahr noch nicht ausgeschlossen ist, dass das stärkere Schiff vor dem schwächeren ausläuft, um diesem sodann ausserhalb der neutralen Gewässer aufzulauern. Daher wurde im Institut de Droit international im Anschluss an diese Art der Regelung der Vorschlag gemacht, grundsätzlich

---

[1]) Dupuis Ann. XXIII S. 90; Holland S. 139; Kebedgy S. 176; A. Rolin S. 168.

[2]) Dupuis Ann. XXIII S. 89.

die Reihenfolge des Einlaufens entscheiden zu lassen, bei sichtlichem Unterschied der Stärkenverhältnisse jedoch dem Neutralen die Verpflichtung aufzuerlegen[1]), oder die Möglichkeit zu geben[2]), dem schwächeren Schiffe den Vortritt zu belassen.

Schon im Jahre 1898 beschäftigte diese Prioritätsfrage das Institut de droit. Auch damals – auf der Haager Tagung – trug die letzterwähnte Meinung den Sieg davon. Jedoch wurden besondere Ausnahmen von dieser Regel aufgestellt. Der Art. 42 des Schiffsreglements für fremde Häfen bestimmt in seinem 5. Abschnitt nachdem die „Zwischenfrist" zuerst in üblicher Weise auf 24 Stunden festgelegt wird: „Le droit de sortir le premier appartient au navire le premier entré ou, s'il ne veut pas en user, à l'autre, à la charge d'en réclamer l'exercice à l'autorité locale, qui lui délivre l'autorisation si l'adversaire, dûment avisé, persiste à rester." [3]) [4])

Eine wesentliche Förderung erfuhr die Frage auch nicht, als sie im Jahre 1910 auf dem Programm der Pariser Sitzung stand. Eine Übereinstimmung der Anschauungen konnte hier nicht erzielt werden.[5]) Dennoch glaubte *Dupuis* durch folgende Klausel, die er dem betreffenden Artikel seines Entwurfes zufügte, die Mehrheitsanschauung wiedergeben zu können: „Jedoch kann der neutrale Staat das an zweiter Stelle ankommende Schiff ermächtigen, zuerst auszulaufen, wenn das berechtigte Schiff von seinem Vortrittsrecht keinen Gebrauch machen will, oder wenn es augenscheinlich stärker ist als das andere." [6])

Die Haager Konferenz hatte bei Erörterung dieser Materie naturgemäss mit den gleichen Schwierigkeiten zu kämpfen. In

---

[1]) Harburger Ann. XXIII. S. 149.

[2]) Kaufmann S. 173 Ann. XXIII.

[3]) Ann. XVII S. 286.

[4]) Anschliessend hieran regelte das Institut noch folgenden Spezialfall, um nach Möglichkeit Feindseligkeiten in neutralen Gewässern auszuschliessen: „Si à la sortie d'un navire d'un belligérant, un ou plusieurs navires ennemis sont signalisés, le navire sortant doit être averti et peut être réadmis dans le port pour y attendre l'entrée ou la disparition des autres. Il est défendu d'aller à la rencontre d'un navire ennemi dans le port ou les eaux neutres."

[5]) vergl. Note 2 S. 68 und oben Note 1 und 2.

[6]) Art 11 des Entwurfes Ann. XXIII S. 98. — Der de Lapradellsche Entwurf entspricht dem Dupuis'schen mit dem Unterschied, das ersterem die erwähnte Ausnahmebestimmung fehlt, Art. 12. siehe Anhang C.

der Tat fanden auch sämtliche vier oben angeführten Möglichkeiten, die Reihenfolge des Auslaufens der Kriegsschiffe zu bestimmen, ihre Vertreter: Japan forderte, dass die Entscheidung dem Neutralen überlassen bliebe[1]); der russische Vorschlag wollte die Reihenfolge der Gesuche entscheiden lassen[2]); nach einem portugisischen Amendement zu dem japanischen Vorschlag sollte die Stärke des Schiffes den Ausschlag geben[3]); schliesslich machte die niederländische Delegation den Vorschlag, die Reihenfolge der Ankunft der Schiffe massgebend sein zu lassen.[4])

Dieser letzte Vorschlag fand die Zustimmung der überwiegenden Mehrheit und erhielt dementsprechend Aufnahme in das XIII. Abkommen. Ausnahmen von dieser allgemeinen Regel wurden nur für den Fall zugelassen, dass „sich das zuerst ankommende Schiff in der Lage befindet, wo die Verlängerung der gesetzlichen Aufenthaltsdauer zugelassen ist.[5])

Es ist zu bedauern, dass die Konferenz nicht dem erwähnten portugisischen Vorschlage gefolgt ist und dem Gedanken, den Stärkenverhältnissen der Schiffe einen Einfluss auf die Auslauffolge einzuräumen, keine Rechnung getragen hat. Dass sie grundsätzlich einer Rücksichtnahme hierauf nicht fern stand, beweist die Sondervorschrift, dass Kauffahrteischiffen vor gegnerischen Kriegsschiffen das Vortrittsrecht gewährt wird. – Es ist unmöglich, eine Regelung zu finden, die hier alle Bedenken aus dem Wege räumt und die Einwendungen, die gegen die Berücksichtigung der Stärkenverhältnisse bereits oben erwähnt wurden, sind gewiss berechtigt. Dennoch scheint der Regelung der Frage, wie sie sich im Dupuisschen Entwurf findet, der ein „augenscheinliches“ Missverhältnis zwischen der Stärke der Schiffe als einen Ausnahmegrund zur Umkehrung der allgemeinen Regel ansieht, gegenüber den Haager Bestimmungen der Vorzug zu gebühren.

Die Frage, ob diese Zwischenfristregel auch die Verhältnisse der Küstengewässer betrifft, ist unbedingt zu verneinen. Diese

---

[1]) A. et D. III Annexe 46 Art. 2 b S. 700.
[2]) Annexe 48 Art. 6 S. 702.
[3]) 3. Sitzung der II. Unterkommission a. a. O. S. 578/579.
[4]) a. a. O. S. 603.
[5]) Art. 16 XIII Abkommen.

Ansicht entspricht der Auffassung sowohl des Instituts wie der Haager Konferenz. Es wäre verfehlt, den entgegengesetzten Standpunkt, den die japanische Delegation auf der II. Haager Konferenz einnahm, zu teilen.[1]) Die Durchführung einer die Küstengewässer den Häfen gleichstellenden Bestimmung wäre für die neutralen Staaten mit allzu grossen Schwierigkeiten verbunden, da ihnen nicht zugemutet werden kann, die erforderliche Kontrolle in dem Küstenmeer auszuüben. Ausserdem fällt für die Küstengewässer der innere Grund der gesamten Vorschrift in den meisten Fällen fort, da in dem weit ausgedehnten Küstenmeer die Gefahr eine viel geringere ist, dass sich Schiffe verschiedener Kriegsparteien in derselben Gegend und solcher Nähe bei einander befinden, dass eine Verfolgung und ein Kampf zu erwarten steht. Es ist daher durchaus zu billigen, dass die Haager Konferenz die Anwendbarkeit der Regel nur auf Häfen und Reeden beschränkt hat, also auf neutrales Wassergebiet, das ein Nebeneinanderliegen und gegenseitiges Beobachten der Kriegsschiffe gestattet.[2])

d. Zahl der gleichzeitig zuzulassenden Kriegsschiffe derselben Kriegspartei.

Derselbe Grund, der zu den Aufenthaltsbeschränkungen gegenüber den Kriegsschiffen in neutralen Häfen Anlass gibt,

---

[1]) A. et D. III Annexe 46 Art. 2 b S. 700.

[2]) Auf der II. Haager Konferenz wurde im Comité d'Examen ein in diesen Zusammenhang gehöriger Vorschlag gemacht, der darauf hinzielte, die Möglichkeit von vornherein zu verringern, dass sich zwei feindliche Kriegsschiffe gleichzeitig in demselben neutralen Hafen aufhielten. Der proponierte Artikel lautete: „Si un navire belligérant veut entrer dans un port ou dans une rade neutre où se trouve déjà un navire de l'autre Etat belligérant, l'autorité locale doit le prévenir de la présence du navire adversaire." (A. et D. III Annexe 53 S. 715 und Premier projet de convention Annexe 55 Art. 15 Abs. 4 S. 719.) — Dieser Vorschlag gelangte jedoch nicht zur Annahme, da man eine derartige Warnung von seiten des Neutralen für eine unmittelbare Kriegsbeteiligung hielt. (Renaults Bericht a. a. O. S. 504.) Eine Vorschrift dieser Art wäre jedoch gerade im Interesse der Wahrung der Neutralität angebracht gewesen. Da der neutrale Staat die Berechtigung hat, innerhalb seiner neutralen Gewässer den Verkehr auch der Kriegsschiffe zu regeln, muss es ihm gestattet sein, jede Vorkehrung zu treffen, die geeignet ist, feindliche Zusammenstösse innerhalb seiner Hoheitsgewässer zu verhindern. Auch das I. d. d. i. war nicht der Ansicht, dass sich eine solche Warnung als „véritable participation à la guerre" darstellt, als es die ähnliche Bestimmung traf, wonach bei Ausfahrt eines Schiffes diesem eine Warnung vor inzwischen gemeldeten feindlichen Schiffen durch die neutrale Behörde zugehn sollte. (vergl. Anm. 4 S. 69.)

nämlich der Missbrauch dieser Häfen zu strategischen Zwecken irgend welcher Art, hat auch vielfach dazu geführt, die Zahl der Kriegsschiffe derselben Partei, die sich gleichzeitig in dem gleichen Hafen aufhalten, zu beschränken.

Die ersten Anfänge einer derartigen Beschränkung, die in jenen Zeiten noch auf rein vertraglicher Grundlage ruhte, führen in das Jahr 1667 zurück, wo England und Holland sich auf die gleichzeitige Zulassung von acht Kriegsschiffen einigten. Diesem Beispiel folgten vielfach andere Staaten, ohne aber gerade die Zahl Acht in ihre Verträge aufzunehmen. So findet man die Anzahl der zugelassenen Schiffe bald auf sechs [1]), bald auf vier [2]), bald auf drei beschränkt.[3])

Während in neuerer Zeit viele Staaten die Zahl der in Friedenszeiten gleichzeitig in ihre Häfen zugelassenen Kriegsschiffe gesetzlich geregelt haben [4]), ist der Gedanke einer internationalen Regelung für den Kriegsfall erst wieder durch den russisch-japanischen Krieg und die Orientfahrt der Baltischen Flotte wachgerufen worden. Hier erkannte man, welch grosse Gefahr für die Gewährleistung der Neutralität der Häfen in der Anwesenheit eines grösseren Flottenverbandes liegt, da, sobald der neutrale Hafen oder andere neutrale Gewässer zum Treff- oder Sammelpunkt einer Flotte werden, eine typische Neutralitätsverletzung vorliegt.

Seitdem hat sich sowohl die II. Haager Konferenz als auch das Institut de droit international mit dieser Frage beschäftigt. Hierbei traten jeweils die Meinungsverschiedenheiten, die über diesen Punkt allenthalben herrschen, deutlich zu Tage. Diese beziehen sich teils auf das Prinzip einer Beschränkung überhaupt, eils auf den Umfang solcher Beschränkung, d. h. auf die Höchstzahl der zuzulassenden Schiffe.

---

[1]) Vertrag zwischen Russland und Portugal v. 22. XII. 1798; zwischen England, Holland und Portugal v. 16. V. 1763.

[2]) Vertrag zwischen Dänemark und Genua v. 30. VII. 1798.

[3]) vergl. hierüber Schiattarella S. 60.

[4]) z. B. Deutschland in § 1 der „ Vorschriften über die Zulassung und Behandlung fremder Kriegsschiffe in den Häfen und Gewässern der deutschen Küste“ Marine-Verordnungsblatt S. 224. Hier ist die Höchstzahl zuzulassender Schiffe auf drei festgesetzt.

Der einzige Staat, der auf der Haager Konferenz die Frage der Zahlbeschränkung in sein Programm aufgenommen hatte, war Japan. Die japanische Delegation stellte sich hier, gewarnt durch die Vorkommnisse des Krieges mit Russland, auf einen sehr rigorosen Standpunkt. Sie übernahm zunächst die aus den gleichen Verhältnissen des Friedenszustandes übliche Zahl Drei und bestimmte: „Mehr als drei Schiffe der Kriegführenden, die demselben Staate oder seinen Verbündeten angehören, können nicht gleichzeitig in demselben Hafen oder denselben neutralen Gewässern vor Anker gehen.“ [1]) Übermässig streng ist diese Auffassung in sofern, als die Zahl Drei für die Neutralen obligatorisch gemacht wird, Sonderbestimmungen einzelner Staaten somit ausgeschlossen werden, sodann weil die Küstengewässer in ihrem gesamten Umfang einbegriffen werden.

In dieser Fassung fand die Vorschrift auch nicht den Beifall der Konferenz. Die deutsche Delegation sprach sich sehr entschieden gegen jede internationale Regelung der Angelegenheit aus: das Recht der Zahlbeschränkung müsse der Gesetzgebung des einzelnen Staates überlassen bleiben.[2]) -- Russland hatte Einwendungen gegen die Zahl Drei zu machen, die es mit folgenden Erwägungen, denen sich Deutschland anschloss, begründete: „Ce chiffre ne répond guère à l'organisation des forces navales actuelles. Dans aucune marine, un navire de première classe ne voyage seul. Il est presque toujours accompagné d'unités de combats plus petites. Il paraît difficile, dans ces conditions, de limiter à trois le nombre des navires d'un escadre qui viendrait à se présenter dans un port neutre.“ [3]) Diese Erwägungen sind sehr richtig und sie geben zu einer Reihe anderer Anlass, die hier in Betracht kommen. Namentlich drängt sich die Frage auf, ob ein Unterschied zwischen den Stärkenverhältnissen der Schiffe zu machen ist, da eine Neutralitätsgefährdung naturgemäss viel eher zu befürchten steht, wenn mehrere starkbemannte Schlachtschiffe, als wenn die gleiche Anzahl kleinerer Kriegsschiffe, z. B.

---

[1]) A. et D. III Annexe 46 Art. 3 S. 700.

[2]) Konteradmiral Siegel in der Sitzung des Komité d'Examen v. 28. Sept. 07 A. et D. III S. 649.

[3]) Tcharykow daselbst S. 648/649.

Kanonen- oder Torpedoboote, sich in dem neutralen Hafen aufhalten.

Das Ergebnis der Debatten war schliesslich, dass die Konferenz davon Abstand nahm, die Einführung einer bestimmten Zahlbeschränkung für alle Staaten obligatorisch zu machen. Man schlug vielmehr wieder den Weg der Dispositifvorschrift ein, indem es der Gesetzgebung der einzelnen Staaten überlassen wurde, ihrer eigenen Anschauung gemäss und mit Rücksicht auf ihre Machtverhältnisse die Frage zu regeln. Nur in Ermangelung einzelstaatlicher Vorschriften sollte die Drei-Schiffe-Regel in Anwendung kommen.[1])

Das Ergebnis der Verhandlungen der Haager Konferenz über diese Materie erscheint somit an und für sich als ein negatives. Aber auch die von politischen Interessen freien Arbeiten der III. Kommission des Instituts auf der Pariser Sitzung konnten nicht zu einem einheitlichen Resultat führen. Ein Teil der Kommissionsmitglieder — *Dupuis, Harburger* und *A. Rolin* — war der Ansicht, dass für die neutralen Staaten überhaupt keine Verpflichtung bestände, die Zaht der Kriegsschiffe zu beschränken.[2]) Anderseits forderten *Holland, de Lapradelle, Kebedgy* und *Kaufmann* grundsätzlich eine Beschränkung, die drei ersten jedoch ohne eine zahlenmässige Bestimmung selbst zu treffen.[3])

Die Vorschrift, die *Dupuis* in seinen Entwurf aufnahm, führt gegenüber der Haager Dispositifregelung keinen Schritt weiter. Hiernach ist der Neutrale nur in dem Falle zur Zulassung einer unumschränkten Zahl von Kriegsschiffen berechtigt, wenn er durch seine Gesetzgebung eine Zahlbegrenzung ausdrücklich verworfen hat.[4]) Bei dieser Regelung ist aber die Frage offengelassen, welche Stellung der neutrale Staat einzunehmen hat, der keine „Vorsorge getroffen hat, seine Freiheit in dieser Beziehung (Nichtbeschränkung der Zahl) zu wahren", also die ausdrückliche Erklärung, keine Zahlbeschränkung zu erlassen, nicht gesetzlich zum Ausdruck gebracht hat.

---

[1]) Art. 15 des XIII Abk.
[2]) Ann. XXIII S. 58, 145, 163.
[3]) daselbst S. 138, 117, 175 u. 170.
[4]) Art. 1 Abs. 3 Ann. XXIII S. 96 (siehe Anhang B).

Auch die betreffende Regelung, die der Entwurf *de Lapradelles* bringt, kommt dem eigentlichen Kern der Frage nicht näher.[1]) *De Lapradelle* stellt nur fest, nach welcher Richtung hin der neutrale Staat Vorschriften bezüglich der Zahl der Schiffe erlassen kann. Dass der neutrale Staat berechtigt ist, namentlich im Interesse seiner eigenen Sicherheit, Zahlbeschränkungen in seine Gesetzgebung aufzunehmen, darüber herrscht im Grund kein Zweifel: dem neutralen Staate kommt es vielmehr darauf an zu wissen, ob und wie weit er dazu verpflichtet ist.

Die Vorschriften der beiden aus dem Institut de droit international hervorgegangenen Entwürfe versagen also in Bezug auf den Kernpunkt der Frage, und da sich, welche Lösung man auch in Betracht ziehen mag, Schwierigkeiten ergeben, so ist die Dispositivvorschrift der Haager Konferenz noch als die zweckmässigste anzusehen. Durch sie kommt zum Ausdruck, dass an sich der neutrale Staat nicht verpflichtet ist, eine Zahlbeschränkung vorzunehmen, denn das Recht der freien, selbstständigen Regelung ist ihm stillschweigend gewährleistet. Anderseits befürwortet das XIII. Abkommen grundsätzlich das Prinzip der Zahlbeschränkung, und zwar mit Recht, da ein Staat, der keine eigene Gesetzesbestimmungen getroffen hat, durch die für ihn obligatorisch gewordene Drei-Schiffe-Regel eine weit weniger verantwortungsvolle Stellung den Kriegsschiffen gegenüber einnimmt, als wenn er in der unbeschränkten Zulassung der Schiffe freie Hand hätte, wodurch er sich nur zu leicht Reklamationen von seiten der Kriegführenden aussetzen würde.

Zusammendfassend sei hier folgender Standpunkt zum Ausdruck gebracht: an sich liegt in der Zulassung einer unbegrenzten Zahl von Schiffen derselben Kriegspartei noch keine Verletzung der Neutralität des gastrechtgewährenden Staates. Erst wenn die Konzentrierung von Kriegsschiffen planmässig vorgenommen wird oder durch andere Umstände einen strategischen Charakter annimmt, macht sich der neutrale Staat, sofern er keine Gegenmassregeln trifft, einer Verletzung seiner Neutralität schuldig. Um

---

[2]) Art. 3 Ann. XXIII S. 129 (siehe Anhang C).

derartige Situationen zu vermeiden, deren Gefahren für den Neutralen nicht immer vorauszusehen sind, ist es zweckmässig, Beschränkungen in der Anzahl der zuzulassenden Schiffe — event. auch mit Rücksicht auf ihre Stärke — je nach den Machtverhältnissen des neutralen Staates in weiterem oder geringerem Masse durch gesetzliche Bestimmungen festzulegen.

Im Sinne der hier vertretenen allgemeinen Auffassung des Gastrechtes sei hier noch ein wichtiger Punkt erwähnt, der weder auf der (von einem anderen Standpunkt ausgehenden) Haager Konferenz noch auch im Institut de droit international Berücksichtigung gefunden hat. Eine etwa erlassene Zahlbeschränkung muss versagen, sobald es sich um Schiffe handelt, die durch eine Notlage gezwungen sind, das neutrale Gastrecht in Anspruch zu nehmen. Es widerspräche den Geboten der Menschlichkeit wollte der Neutrale ein solches Schiff nur aus dem Grunde zurückweisen, weil er durch Zulassung desselben die gesetzlich bestimmte Höchszahl überschreiten würde.

Schliesslich sei noch darauf hingewiesen, dass die Zahlbeschränkung logischer Weise sich nur auf die Häfen, Reeden und Buchten beziehen kann. Eine Ausdehnung derselben auf die Küstengewässer, wie das der japanische Entwurf[1]) auf der Haager Konferenz befürwortete, würde den neutralen Staaten eine zu grosse Verantwortlichkeit aufbürden und entbehrte auch des inneren Grundes sobald sich die Schiffe nicht gleichzeitig innerhalb des gleichen, engbegrenzten Teiles der Küstengewässer befinden.[2])

§ 15. Reparaturen an Kriegsschiffen.

1. Art der Reparaturen.

Es ist ein völkerrechtlicher Brauch, dass den neutralen Staaten das Recht zusteht, den das Gastrecht nachsuchenden Kriegsschiffen der Kriegführenden die Vornahme von Reparaturen zu gestatten.

---

[1]) A. et D. III Annexe 46 Art. 3 S. 700.

[2]) Der Art. 15 des XIII. Abk. beschränkt die Regel auf die Häfen und Reeden.

Die englischen Regeln des Jahres 1862 erwähnen diese Möglichkeit und die Neutralitätserlasse zur Zeit der letzten Kriege räumen ausdrücklich dieses Recht ein.

Eine Unterscheidung zwischen den Ursachen der auszubessernden Havarien war früher der nationalen Gesetzgebung unbekannt. Erst im russisch-japanischen Kriege lenkten die vielfachen Reklamationen Japans die Aufmerksamkeit auf die Frage, ob der Neutrale den Kriegsschiffen auch gestatten darf, solche Havarien auszubessern, die aus Seegefechten herrühren.

Diese Frage muss verneint werden, und wird auch allenthalben verneint, soweit es sich um Havarien handelt, die die Gefechtskraft des Schiffes beeinträchtigen, durch deren Ausbesserung also die militärische Leistungsfähigkeit des Schiffes unmittelbar erhöht wird.

Im Institut de droit international wurde auf der Pariser Sitzung 1910 die Frage aufgeworfen: „Doit on admettre le principe souvent formulé en ces termes: un navire belligérant entré dans un port neutre peut en sortir plus apte à naviguer, non plus apte à combattre?“ [1]) Diese Frage wurde von den Mitgliedern der III. Kommission fast übereinstimmend in bejahendem Sinne beantwortet. Nur *Dupuis* und *A. Rolin* wollten sich dieser Ansicht nicht rückhaltlos anschliessen mit der Begründung; dass „wenn ein Schiff seetüchtiger ist, es gerade hierdurch auch kampftüchtiger wird.“ [2]) Diese Schlussfolgerung ist zwar durchaus richtig, jedoch ist der besagte Grundsatz dahin aufzufassen, dass erst dann ein beschädigtes Kriegsschiff als „plus apte à combattre“ anzusehen ist, wenn Vorkehrungen getroffen werden, die unmittelbar und in erster Linie seine Gefechtskraft als solche erhöhen.

Derartige gefechtskrafterhöhenden Reparaturen sind unbedingt verboten, und es würde sich der neutrale Staat einer unzulässigen Begünstigung der Kriegsparteien schuldig machen, wenn er zuliesse oder gar hilfreiche Hand böte, dass ein Kriegsschiff Gefechtshavarien an den ausschliesslich kriegerischen Zwecken (des An-

---

[1]) Frage III des Questionnaires der Berichterstatter Ann. XXIII S. 28.
[2]) Ann. XXIII S. 65.

griffs oder der Verteidigung) dienenden Schiffsteilen (Türmen, Geschützen, Panzerungen usw.) ausbesserte. Über diesen Punkt bestehen keine ernst zu nehmenden Meinungsverschiedenheiten.

Nach allgemein als richtig anerkannter Anschauung bezieht sich diese Regel aber nicht nur auf Gefechtsschäden an Gefechtskörpern, sondern auch auf Seeschäden an denselben: es darf z. B. ein durch eine Sturzwelle beschädigter Geschützturm in den neutralen Häfen keinen Reparaturen unterworfen werden. In diesem Sinne spricht sich auch der *Dupuis*'sche Entwurf aus.[1])

Wie bereits oben bei Erläuterung der Anwendungsfälle des Asylrechtes ausgeführt wurde, wird bei Havarien, die die Seetüchtigkeit der Schiffe in Frage stellen, die Unterscheidung getroffen, ob es sich um Beschädigungen handelt, die unmittelbar das Resultat eines Gefechtes oder aber die Folge ungünstiger See- und Wetterverhältnisse sind. Was die reinen Seeschäden angeht, so herrscht Einstimmigkeit darüber, dass sie unbeanstandet ausgebessert werden dürfen. Hinsichtlich der Gefechtsschäden hingegen steht eine nicht unbedeutende Zahl von Autoren auf dem Standpunkt, dass der neutrale Staat die Ausbesserung von solchen Havarien nicht zulassen dürfe. Dieser Auffassung schlossen sich seinerzeit von den Mitgliedern des Instituts de droit international namentlich *Lehr, Harburger, de Lapradelle* und *A. Rolin* an.[2]),[3])

Die Unterscheidung zwischen See- und Gefächtsschäden sollte nach dem Entwurf der englischen Delegation auch in das Haager Abkommen aufgenommen werden. Dieser Entwurf enthielt in Art. 19 die Vorschrift, dass „ein neutraler Staat innerhalb seiner Gebietshoheit einem Kriegsschiffe eines Kriegführenden nicht gestatten darf, die aus einem Kampf mit dem Feinde her-

---

[1]) Art. 5 Abs. 1. Ann. XXIII S. 97 (Anhang B).

[2]) Ann. XXIII. S. 142, 147, 123 u. 164 — vergl. Art. 8 des de Lapradelleschen Entwurfes Ann. XXIII S. 129 (s. Anhang C).

[3]) Einen auffälligen Standpunkt nimmt Kaufmann ein (Ann. XXIII S. 172), der eine Reparatur von Gefechtsschäden zwar gestatten will, aber nur, soweit sie die Dauer von 24 Stunden nicht überschreitet. Die Regelung erscheint nicht gerade glücklich, da sie den Umfang der Ausbesserungen von der zufälligen Leistungsfähigkeit des betreffenden Hafens abhängig macht.

rührenden Havarien auszubessern, noch Reparaturen vorzunehmen, die über das zur Seeschiffahrt erforderliche Mass hinausgehen.“ [1])

Zwecks Einführung einer gleichen Vorschrift beantragte die portugisische Delegation eine Abänderung des japanischen Entwurfes [2]), der ursprünglich die Unterscheidung nicht enthielt. Japan stimmte dieser Abänderung zu.[3])

Dieser Auffassung Englands Japans und Portugals schloss sich jedoch die Kommission nicht an. Man teilte vielmehr die Ansicht des russischen Delegierten Ovtchinikow, der den Standpunkt vertrat: „que ce serait trop excessif d'infliger à un Etat neutre le devoir de faire une inquisition concernant les raisons qui ont produit les avaries des bâtiments de guerre.“ [4])

Die Haager Konferenz verwarf also die Unterscheidung zwischen See- und Gefechtsschäden [5]), und stellte sich somit auf den Standpunkt, den auch das Institut schon im Jahre 1898 eingenommen hatte. Ausdrücklich freilich hat bei dieser Gelegenheit das Institut jene Unterscheidung nicht abgelehnt, aber aus der Fassung der die Zulässigkeit der Reparaturen betreffenden Vorschrift, wonach solche nur bis zur Wiedererlangung der Seetüchtigkeit statthaft sind, geht hervor, dass das Institut auf die Entstehungsursache der Beschädigungen keine Rücksicht nehmen wollte.[6])

Die gleichen Gründe, die oben [7]) für die hier vertretene Auffassung angeführt wurden, dass für den neutralen Staat eine Verpflichtung nicht besteht, Kriegsschiffe zu entwaffnen und zu-

---

[1]) A. et D. III S. 697 vergl. auch Jäckel S. 100.

[2]) A. et D. III Annexe 46 Art. 4 S. 70.

[3]) daselbst S. 604.

[4]) daselbst S. 604 Sitzung der II. Unterkommission (1. 8. 07).

[5]) Art. 17 XIII Abkommen: „Innerhalb neutraler Häfen und Reeden dürfen die Kriegschiffe von Kriegführenden ihre Schäden nur in dem für die Sicherheit ihrer Schiffahrt unerlässlichem Masse ausbessern, nicht aber in irgend einer Weise ihre militärische Kraft erhöhen.“

[6]) Ann. XVII Art. 42 S. 285: „Les réparations ne sont permises que dans la mesure nécessaire pour que le bâtiment puisse tenir la mer.“

[7]) S. 50 u. 51.

rückzubehalten, die wegen Gefechtsschäden Asyl suchen, ergeben auch hier die Zulässigkeit der Ausbesserung solcher Havarien. Auf dem Boden dieser Auffassung stehen auch einige Mitglieder des Instituts, die sich auf der Pariser Sitzung 1910 zugunsten der Zulässigkeit jener Reparaturen aussprachen.[1])

2. Umfang der Reparaturen.

Was den Umfang der Reparaturen von See- und Gefechtsschäden angeht, so gehen auch hierüber die Ansichten auseinander. Die Frage ist die: soll überhaupt, und nach welchen Grundsätzen den Ausbesserungen eine Schranke gesetzt werden?

Für eine völlig unbeschränkte Gestattung von Reparaturen tritt im Institut de droit international *A. Rolin* ein, da er dem neutralen Staat nicht die Mühe und Verantwortung einer Einschränkung auferlegen will.[2])

Gegen diese wohl allzu liberale Auffassung ist einzuwenden, dass die Möglichkeit, Ausbesserungen in unbeschränktem Masse vorzunehmen, leicht zu einem Missbrauch des Gastrechtes führen kann, indem das Schiff unter dem Vorwande, Reparaturen vorzunehmen, den Aufenthalt im Hafen aus strategischen Gründen verlängert.

Eine Beschränkung der Zulassung von Ausbesserungsarbeiten scheint daher unbedingt angebracht. Hierin darf man allerdings auch nicht zu weit gehen und zu rigorose Vorschriften machen. Es wäre z. B. verfehlt, im Anschluss an die Ansicht *v. Stengels*, Reparaturen in neutralen Häfen nur in dem Umfange zu gestatten, „dass das Schiff den nächsten eigenen Hafen erreichen kann.“[3]) Diese, unter Umständen nur notdürftigen Reparaturen können das Schiff in sehr gefährliche Lagen bringen.

---

[1]) Ann. XXIII Holland S. 139; den Beer Poortugael S. 155; Kebedgy S. 175; vergl. Dupuis S. 66; die Unterscheidung verwerfen gleichfalls Kleen Bd. II S. 40; Gaborit S. 131; Bernsten S. 228. — Anders hingegen Jäckel S. 99/100.

[2]) Ann. XXIII. S. 165.

[3]) S. 428 a. a. O.

Die richtige und auch am meisten verbreitete Ansicht ist die, wonach das Schiff seine Havarien in dem für die Sicherheit seiner Schiffahrt unerlässlichem Masse ausbessern kann. Diese den allgemeinen Gastrechtsprinzipien völlig entsprechende Beschränkung findet sich sowohl in manchen Neutralitätserklärungen [1]), als auch neuerdings im Haager Abkommen.[2])

Grössere Einschränkungen darf der neutrale Staat schlechterdings nicht machen, da das Gastrecht illusorisch würde, wenn der neutrale Staat nicht einmal Gelegenheit zur Sicherung der Seefahrt bieten dürfte.

Diese Gelegenheit zu bieten ist aber der Neutrale nicht nur berechtigt, ohne Gefahr zu laufen, seine Neutralität zu verletzen, sondern er ist hierzu unmittelbar verpflichtet. Dieser Satz entspricht der gesamten, hier vertretenen Auffassung des Gastrechtes: wie der neutrale Staat zur Gewährung des Asyls gegenüber in wirklicher Not befindlichen Kriegsschiffen verpflichtet ist, so darf er auch ohne zwingende Gründe (die sich etwa aus den Interessen der eigenen Sicherheit ergeben) die Genehmigung zur Vornahme von Reparaturen nicht verweigern!

Obgleich die Haager Konferenz derartige Verpflichtungen grundsätzlich in ihrem XIII Abkommen nicht erwähnt, führt ihre Gesetzgebung dennoch notwendig zu dem gleichen Ergebnis. Angenommen einer der Vertragsstaaten fühlte sich nicht verpflichtet, die Reparaturen zuzulassen, erliesse vielmehr diesbezüglich ein Verbot, so sähe er sich genötigt, ein Schiff, das wegen unausgebesserter Havarien unfähig ist in See zu gehen, nach Ablauf der gesetzlichen Aufenthaltsfrist (Art. 12) in seinem Hafen für die weitere Dauer des Krieges zu internieren (Art. 24). Durch ein derartiges Vorgehen würde er sich aber durchaus gerechtfertigten Reklamationen aussetzen, da er sich hierdurch eines nach allgemeinen Neutralitätsregeln verbotenen durch nichts gerechtfertigten Eingriffes in die Schicksale der Streitkräfte eines der Kriegführenden schuldig machen würde.

---

[1]) z. B. von Frankreich, Dänemark, Schweden und Norwegen, Japan „Neutralitätserlasse" Nr. 31, 65, 73, 94.

[2]) Art. 17 des XIII. Abkommens. (s. Anhang A).

§ 16. Einnahme von Kriegsmaterial und Ergänzung der Besatzung.

1. Die Erhöhung der Gefechtskraft durch Einnahme von Kriegsmaterial.

Der bereits erwähnte Satz: „ein kriegführendes Schiff, das einen neutralen Hafen angelaufen hat, darf denselben wohl seetüchtiger, nicht aber kriegstüchtiger verlassen", bildet auch die Grundlage für die Beantwortung der Frage, ob der neutrale Staat den Kriegführenden innerhalb seiner Häfen und Reeden die Ergänzung ihrer militärischen Vorräte gestatten darf.

Seit den Tagen des Washingtoner Vertrages besteht kein Zweifel mehr darüber, dass in einer Lieferung von Kriegsmaterial durch eine neutrale Macht an einen Kriegführenden eine neutralitätswidrige Unterstützung zu sehen ist.

Der Art. 6 des genannten Vertrages kleidet diese Vorschrift in die Worte: „Eine neutrale Regierung ist gehalten, nicht zu erlauben oder zu dulden, dass ein Kriegführender ihre Häfen dazu benutze, um seine militärischen Vorräte oder Waffen zu vermehren noch Mannschaften anzuwerben."

Dieser Regel hat sich sowohl die Doktrin als auch die Staatenpraxis angeschlossen.[1]) Die Neutralitätsregeln, die gelegentlich der letzten Kriege erlassen worden sind, haben sich diesen Grundsatz zu eigen gemacht, indem sie teils die Gegenstände ausdrücklich anführen, deren Einnahme gewährt werden darf, teils allgemein die Übernahme von Kriegsmaterial verbieten.[2])

Soweit sich das Institut de droit mit der Frage beschäftigt hat, hat es dieselbe nach den allgemein anerkannten Gesichtspunkten geregelt. Das „Reglement über die Rechtstellung

---

[1]) Dupuis S. 435; Kleen Bd. II S. 41; Gaborit S. 132; Bernsten S. 228; Verraes Bd. II S. 81; Schiattarella S. 61; Holland in Aufsatz v. „R." S. 1507.

[2]) z. B. die englischen Neutralitätsregeln vom 23. April 1898 u. 11. Febr. 1904; der Ver. Staaten von Amerika v. 8. Okt. 1870 u. 11. Feb. 1904 u. a. m. vergl. „Neutralitätserlasse" Nr. 11, 13, 24, 25. Anderseits Frankreich: Neutralitätsregel vom 26. April 1898: „Les dites navires ne peuvent, à l'aide de ressources puisées à terre, augmenter leur matériel de guerre, renforcer leurs équipages, ni faire des enrôlement volontaires, même parmi leurs nationaux."

der Schiffe in fremden Häfen" begnügt sich in Art. 42 mit der Bestimmung, dass „die Kriegsschiffe der Kriegführenden sich in neutralen Häfen jeglicher Verstärkungen und militärischer Aushebungen zu enthalten haben."[1]) — Die gleiche Regelung bringt *Dupuis* auf der Pariser Tagung des Instituts in Art. 4 seines Entwurfes.[2])

Auf der Haager Konferenz enthielt der englischen Vorentwurf einen den bisherigen Anschauungen entsprechenden Vorschlag. Da man sich über die Aufrechterhaltung der erwähnten Washingtoner Regel einig war, fand in materieller Hinsicht der englische Entwurf keinen Gegner.[3])

Der Art. 18 des XIII. Abkommens regelt die Frage ohne Unterscheidung zwischen Häfen und Küstengewässern. Diese Gleichstellung der Küstengewässer mit den Häfen ist auf einen Antrag der englischen Delegation zurückzuführen.[4]) — Die Anschauung Englands ist durchaus gerechtfertigt, da kein Grund dafür zu nennen ist, weshalb eine Vermehrung der Streitkräfte innerhalb der Küstengewässer vorgenommen werden darf, während sie in den Häfen und Reeden verboten ist. Die Begünstigung die den Kriegsparteien hierdurch zuteil wird, ist die gleiche: Tatsache ist, dass das Kriegsschiff die neutralen Gewässer nach Vermehrung seiner Gefechtskraft verlässt. In Bezug auf diesen Erfolg macht es auch keinen Unterschied, ob die Einnahme — wie das in den Häfen gewöhnlich der Fall sein wird — vom Lande aus, oder erst mittelbar durch Transportschiffe erfolgt, was hauptsächlich in den Küstengewässern vorkommen wird.[5])

In gleichem Sinne spricht sich *Dupuis* vor dem Institut de droit international aus, indem er in Art. 14 seines Entwurfes die allgemeine Bestimmung aufnimmt: „Der neutrale Staat muss in seinen Gewässern jegliche Verproviantierung verbieten, die in neutralem Hafen unerlaubt sein würde, selbst dann, wenn die Verproviantierung durch Transportschiffe auszuführen wäre, welche

---

[1]) Ann. XVII S. 286.
[2]) Ann. XXIII S. 96 (s. Anhang B).
[3]) Art. 18 des XIII. Abkommens (s. Anhang A).
[4]) A. et D. III S. 632: Sitz. des Comité d'Examen v. 11/12. Sept. 07.
[5]) vergl. Jäckel S. 102.

ihre Ladung ausserhalb der Häfen eingenommen haben.“ Wenn sich auch der Ausdrnck „Verproviantierung“ (ravitaillement) im Sinne der *Dupuis*'schen Vorschrift ausschliesslich auf Einnahme von Lebensmitteln und Feuerungsmaterial bezieht, so muss doch aus dieser Bestimmung a fortiori geschlossen werden, dass eine Einnahme von Kriegsmaterial in den Küstengewässern desgleichen verboten ist.[1])

Dennoch scheint diese Ansicht nicht allenthalben geteilt zu werden. Dies geht schon aus dem Umstand hervor, dass auf der Haager Konferenz bei Abstimmung über die Gleichstellung der Küstengewässer mit den Häfen sich 6 Delegationen der Stimme enthielten.[2]) Auch die bisherige Staatenpraxis bringt Beispiele für die Gestattung der Aufnahme von Kriegsmaterial durch Transportschiffe, was gleichbedeutend ist mit der Erlaubnis, Kriegsmaterial in den Küstengewässern einzunehmen. So beschränken die französischen Neutralitätsregeln vom 26. April 1898 das allgemeine Verbot auf die Entnahme von Kriegsmaterial „à l'aide de ressources puisées à terre.“[3])

2. Die Ergänzung der Besatzung.

Wir sahen aus den Neutralitätserklärungen, den Beschlüssen und Entwürfen, die aus dem Institut de droit international hervorgegangen sind, sowie aus den Bestimmungen der Haager Konferenz, dass grundsätzlich Theorie und Praxis die Anwerbung von Mannschaften der Aufnahme von Kriegsmaterial gleichstellt und als Erhöhung der Gefechtskraft der Kriegsschiffe ansieht. Eine Unterscheidung hinsichtlich der Funktionen und des Charakter dieser Mannschaften wird nirgends getroffen.

Was die vorwiegend zu militärischen Zwecken benutzte Mannschaft angeht, so liegt die Berechtigung des Verbotes ihrer Ergänzung in den neutralen Häfen auf der Hand und braucht

---

[1]) vergl. die näheren Ausführungen über Vorproviantierung durch Transportschiffe unten S. 120.

[2]) Sitzung des Komité d'Examen vom 11/12. Sept. 1907 A. et D. III S. 632.

[3]) vergl. Anmerkung 2 S. 82.

nach den obigen Ausführungen über Aufnahme von Kriegsmaterial nicht weiter erläutert zu werden, da sich die Ergänzung der militärischen Besatzung eines Kriegsschiffes notwendig als eine Erhöhung seiner Gefechtskraft darstellt.

Es fragt sich jedoch: ist die Gleichstellung des schiffstechnischen Personals mit jenen Mannschaften ohne weiteres, wie das die bisherige Gesetzgebung tut, gerechtfertigt? Diese Frage wird von der gemeinen Anschauung rückhaltlos bejaht.

Als Schlussfolgerung ergibt sich hieraus, dass ein Kriegsschiff, das infolge irgend welcher Ereignisse solchen Mangel an Schiffspersonal hat, dass es nicht mehr zur Fortsetzung der Fahrt imstande ist, von dem neutralen Staate, der ihm Asyl gewährt, entwaffnet und zurückbehalten werden muss. Die Forderung hat auch in der Literatur vielfach Anklang gefunden.[1])

Die Ansicht, wonach eine Ergänzung der Bedienungsmannschaften eines Kriegsschiffs in neutralen Häfen verboten ist, schliesst aber ohne Zweifel eine Unfolgerichtigkeit in sich.

Es ist oben auseinandergesetzt worden, dass Reparaturen bis zur Wiedererlangung der Seetüchtigkeit statthaft sind und es wird weiter unten ausgeführt werden, dass die Einnahme von Kohlen, wenigstens in gewissem Umfange, gleichfalls gestattet werden kann: beide Möglichkeiten stellen Konzessionen dar, die der neutrale Staat gegenüber den Kriegsschiffen zu machen berechtigt ist, um die Fortsetzung ihrer Seefahrt zu ermöglichen.

Was hilft es aber einem Kriegsschiffe, wenn seine Havarien ausgebessert, seine Kohlenbunker gefüllt sind, kurz, wenn es zur Fortsetzung seiner Reise seetüchtig im Hafen liegt, aber, etwa in Folge von Krankheit, die Zahl der Bedienungsmannschaft derartig reduziert ist, dass das technische Personal fehlt, um die

---

[1]) Kleen Bd. II S. 40; Gaborit S. 132. Dieser führt aus: „L'emmerinage est formellement interdite, et ceci nous amène à conclure qu'un navire qui se trouverait dans l'impossibilité de continuer la navigation pour cause de manque d'homme, que ce soit le résultat du combat ou de la maladie, pourrait bien trouver asile dans un port neutre, mais serait condamné à y rester, quisqu'il n'y pourrait point compléter son équipage. Cette solution très conformes d'ailleurs aux principes de la neutralité en général . . . . et admise par tous les publicistes et consacrée par l'institut de droit international". Vergl. Ann. XVII S. 285 Art. 42.

Kessel in rationeller Weise unter Dampf zu setzen! – Die obige Vorschrift verlangt für diesen Fall Rückbehaltung des Schiffes bis zum Ende des Kriegszustandes. Würde da nicht der Kommandant des Schiffes es eher aufs äusserste ankommen lassen und Schiff und Mannschaft den Gefahren einer zweifelhaften Seefahrt aussetzen, ehe er mit seinem sonst seetüchtigen Schiff sich tatenlos in dem neutralen Hafen einschliessen liesse?! Wäre es da nicht ein Verstoss gegen die Gebote der Menschlichkeit, das Schiff zu einer solch gefährlichen Fahrt gewissermassen moralisch zu zwingen? Und schliesslich läuft die Gestattung der Ergänzung des Schiffspersonals dem Grundsatz: „Vermehrung der Seetüchtigkeit, keine Vermehrung der Gefechtskraft" in keiner Weise mehr zuwider, als die Erlaubnis zur Vornahme von Reparaturen der Seeschäden und Einnahme von Kohlen! Wenn Feuerungsmaterial nicht versagt werden braucht, dann ist es unfolgerichtig, die Anwerbung von Maschinisten, Heizerpersonal usw. zu verbieten, ohne deren sachgemässe Tätigkeit das Feuerungsmaterial wertlos ist. Die militärische Leistungsfähigkeit des Schiffes vermehrt sich durch Ergänzung des notwendigen Schiffspersonals nicht mehr und nicht weniger, wie Reparaturen und Kohleneinnahme gleichzeitig mit der Seetüchtigkeit auch mittelbar in gewissem Grade die Gefechtskraft steigern!

Aus solchen Gründen ist den Kriegsschiffen die Anwerbung solcher Mannschaften zu gestatten, die zur Erhaltung der Seetüchtigkeit der Schiffe erforderlich sind.[1])

Die Haager Konferenz, die so ängstlich die Anwerbung von Mannschaften jeder Art verbietet, hat sich nicht gescheut, eine in diesen Zusammenhang gehörige Bestimmung gutzuheissen, die im Grund genommen nicht weniger Gelegenheit zur Verletzung der Neutralität von seiten des neutralen Staates bietet, als die Zulassung der Anheuerung von Schiffspersonal. Es handelt sich

---

[1]) Auf gleichem Standpunkt steht Verraes Bd. II S. 81: „Il est défendu d'enrôler des volontaires, fussent-ils leurs nationaux, et de renforcer leurs équipages. Mais cette derniere restriction doit se concilier avec les nécessités de la navigation, sinon elle pourrait mettre le navire dans l'impossibilité materielle de reprendre la mer; aussi les navires dont l'équipage est reduit par un accident pourront-ils enrôler le nombre de matelots strictement nécessaire pour atteindre un port de leur pays."

um die Vorschrift des Art. 11 des XIII. Abkommens, wonach „eine neutrale Macht gestatten darf, dass Kriegsschiffe Kriegführender sich ihrer bestallten Lotsen bedienen."

Hier stellt sich die Haager Konferenz auf den richtigen Standpunkt, dass durch die Gewährung von Lotsendiensten in erster Linie navigatorischen Interessen gedient ist. Dieser Standpunkt ist zwar an sich durchaus anerkennenswert, aber man kann nicht leugnen, dass er grosse Gefahren in sich birgt. Die Unterstützung, die der neutrale Staat dem Kriegführenden zukommen lässt, ist unstreitig eine sehr bedeutende, da die Sicherheit und Möglichkeit der Weiterfahrt des Schiffes unter Umständen völlig in die Hand des neutralen Lotsen gelegt ist. Es unterliegt daher keinem Zweifel, dass die Ermöglichung einer von einem neutralen Lotsen geleiteten Fahrt, die augenscheinlich strategischen Zwecken dient, sich als eine unmittelbar die Neutralitätspflichten des betreffenden Staates verletzende Handlung darstellt. Daraus geht hervor, dass die unterscheidungslose Allgemeinheit jenes Artikels des XIII. Abkommens nicht gebilligt werden kann.[1]) Sobald sich freilich ein Kriegsschiff in Not befindet, oder die Ein- und Ausfahrt zu oder aus einem gastrechtgewährenden Hafen ermöglicht werden soll, kann selbstverständlich gegen die Regel nichts eingewendet werden. Auch innerhalb neutraler Küstengewässer können an und für sich Lotsendienste gewährt werden: solange die Benutzung der Küstengewässer oder Meerengen nicht verboten ist, bezw. nicht verboten werden kann, ist auch die Regierung des neutralen Staates nicht verpflichtet, ihren Lotsen zu verbieten, den Kriegsschiffen innerhalb der Territorialgewässer ihre Hilfe zu leisten. — Es ist auch zulässig, ausserhalb des Küstenmeeres, also im offenen Meere, neutrale Lotsen an Bord der Kriegsschiffe zu schicken, wenn die navigatorische Gefahrzone sich über das Gebiet der Küstengewässer hinausstreckt.[2]) Mit Recht weist aber *Jäckel* anderseits darauf hin, dass die Gewährung neutraler Lotsendienste innerhalb der Gewässer der feindlichen Kriegspartei durchaus unzulässig ist, obgleich der Wortlaut des Ab-

[1]) Deutsche Denkschrift S. 412: „Da diese Bestimmung tatsächlich zu einer Neutralitätsverletzung führen kann, erscheint hier ein Vorbehalt angezeigt."

[2]) v. Stengel S. 427 anders hingegen Jäckel S. 62.

kommens eine derartige Möglichkeit nicht verbietet. In diesem Falle, sowie in alle den Fällen, wo der neutrale Staat zu der Annehme berechtigt ist, dass die Fahrt des Kriegschiffes unmittelbar kriegerischen Operationen dient, hat der Neutrale die Gestellung von Lotsen zu verweigern, sofern er sich nicht der Gefahr einer Beschuldigung wegen Neutralitätsverletzung aussetzen will.[1])

§ 17. Einnahme von Schiffahrtsgegenständen und Lebensmitteln.

1. Gemeinschaftliches.

Dem Kriegsmaterial, dessen Einnahme in neutralen Gewässern einem absoluten Verbote unterliegt, da sie unmittelbar die Gefechtskraft der Kriegsschiffe erhöht, stehen diejenigen Bedarfsartikel gegenüber, die in erster und letzter Linie der Schiffahrt oder zur notwendigen Unterhaltung der Besatzung dienen. Für sie kann ein absolutes Einnahmeverbot nicht bestehen, weil sie für die Erhöhung der Gefechtskraft höchstens einen mittelbaren Wert haben, der darin besteht, dass ein Schiff, das in Bezug auf seine schiffstechnischen Einrichtungen wohl ausgestattet und dessen Mannschaft nicht durch Entbehrungen und Mangel an Lebensmittel entkräftet ist, naturgemäss auch eine grössere Leistungsfähigkeit im Seekrieg aufweist. Diese Tatsache verleiht jedoch den Schiffahrtsgegenständen und Lebensmitteln noch nicht den Charakter einer res hostilis, denn das Bedürfnis für solche Gegenstände ist in Friedenszeiten kein geringeres und an sich unabhängig vom Bestehen eines Kriegszustandes. Allerdings bringt der Krieg einen gesteigerten Bedarf an diesen Dingen mit sich; die Unregelmässigkeit der Fahrten, die Unmöglichkeit, die Zeit des Anlaufens eines Hafens mit hinlänglicher Bestimmtheit vorauszusehen, wird die Schiffe vielfach veranlassen, in den Häfen möglichst grosse Vorräte einzunehmen, um für die nächste Zukunft versehen zu sein. Dieses kann leicht zu Missbräuchen führen, da eine Verproviantierung innerhalb der neutralen Häfen unter Berücksichtigung der Kriegsverhältnisse als durchaus un-

[1]) Siehe auch Jäckel S. 62.

zulässig angesehen werden muss. Eine über ein gewisses Mass hinausgehende Unterstützung durch Zulassung von Proviantein-nahme usw. würde auf seiten der Neutralen eine unmittelbare Verletzung ihrer Neutralität sein. Um dieser Gefahr zu entgehen, muss sich der Neutrale an gewisse Regeln halten, die zwar die Einnahme von Schiffahrtsgegenständen und Proviant nicht absolut verbieten, aber doch ein relatives Verbot enthalten, durch welches die Übernahme jener Gegenstände der Quantität nach beschränkt wird.

Nur für einen Fall besteht ein absolutes Verbot: der neutrale Staat darf nicht dulden, dass eine Kriegspartei auf seinem Gebiete ein Depot für Lebensmittel anlegt, um je nach Bedarf das Erforderliche zu entnehmen. Diese Regel ergibt sich schon aus dem allgemeinen Grundsatz, dass neutrales Gebiet nicht zur Operationsbasis werden darf: in der Einrichtung eines Depots ist aber der typische Fall für die Benutzung neutralen Gebiets als Stützpunkt im Rahmen kriegerischer Unternehmungen zu sehen. Der neutrale Staat ist unbedingt verpflichtet, derartige Anlagen auf seinem Gebiete nicht zu dulden, andernfalls er sich berechtigten Reklamationen von seiten der Gegenpartei aussetzt, der ausserdem das Recht zustünde, evt. mit Gewalt und unter Nichtachtung der Neutralität des betreffenden Staates, die gegnerischen Depots zu beseitigen.[1])

2. Einnahme von Schiffahrtsgegenständen im besonderen.

Positive Vorschriften einschränkender Natur sind betreffs der Einnahme von Bedarfsartikeln für die Schiffahrt nur selten erlassen worden, wahrscheinlich, weil man derartige Sondervorschriften gegenüber der allgemeinen Erlaubnis zur Vornahme von Reparaturen für überflüssig hielt. Auch die Neutralitätsregeln übergehen grösstenteils diese Frage, doch finden sich einige, die sie wenigstens streifen.[2]) Hiernach können die Kriegs-

---

[1]) Kleen S. 487/488; Jäckel S. 105.

[2]) vergl. die französischen Neutralitätsregeln von 1898, die dänischen sowie die norwegisch-schwedischen v. 1904 und die italienischen v. 1870. „Neutralitätserlasse" Nr. 31, 65, 73, 76.

schiffe „mit Mitteln zur Reparatur versehen werden, die zur Sicherheit der Schiffahrt durchaus erforderlich sind.“ Ist hier auch nur von Reparaturgegenständen die Rede, also von Ersatzteilen, so fallen fraglos auch ähnliche Neulieferungen unter diesen Gesichtspunkt, man denke z. B. an die Beschaffung eines neuen Ankers, einer Schiffsschraube, eines Kompasses usw.

Die Haager Konferenz hat diese Frage nicht weiter geregelt, obgleich die russische Delegation in ihren Entwurf einen Passus aufgenommen hatte, der der Fassung der oben angeführten Neutralitätsregeln gleichkam.[1])

Einen etwas freieren Standpunkt als jene Neutralitätsregeln nimmt unter den Mitgliedern des Institut de droit international *Dupuis* ein und bringt in seinem Gastrechtsentwurf für die Pariser Sitzung eine Regelung in Vorschlag, die durchaus zu billigen ist. Er will hinsichtlich der „objets nécessaires ou utiles à la navigation“ eine Ergänzung des Fehlenden bis zum Normalfriedensbestand zulassen.[2]) Dies wird im allgemeinen nicht wesentlich mehr gegenüber dem sein, „was zur Sicherheit der Seefahrt erforderlich“ ist, und dieser Begrenzungsmodus ist in sofern durchaus angebracht, als kein Grund vorhanden ist, die Kriegsschiffe in dieser Beziehung zu Zeiten des Krieges schlechter zu stellen, als während des Friedens.

3. Die Einnahme von Lebensmitteln im besondern.

Ursprünglich unterlag das Gastrecht hinsichtlich der Verproviantierung der Kriegsschiffe in den neutralen Häfen keiner Einschränkung. Erst die bekannten englischen Regeln vom 31. Januar 1862 haben hier Grenzen gezogen. Doch liessen diese Beschränkungen immerhin weiten Spielraum, da sie eine Proviantеinnahme nur soweit verboten, als sie das Mass dessen überschritt, was zum Unterhalt der Mannschaft erforderlich war.

Es muss ausdrücklich hervorgehoben werden, dass jene englische Verordnung eine weitere Beschränkung nicht enthielt.

[1]) A. et D. III Annexe 48 Art. 7 S. 702.
[2]) Art. 6 des Entwurfes Ann. XXIII S. 97 (s. Anhang B).

Dennoch hat man in der Folgezeit vielfach in sichtlicher Anlehnung an die englischen Regeln die Einnahme von Lebensmitteln denselben Einschränkungen unterzogen, wie sie damals für die Kohleneinnahme festgesetzt worden waren, sodass oft Lebensmittel und Feuerungsmaterial unterschiedslos einander gleichgesetzt wurden. Wir werden noch eingehend darauf zu sprechen kommen, dass durch die Regeln vom 31. Januar 1862 die berühmte „Nächstehafen-" und „Dreimonatsregel" betreffs Kohleneinnahme eingeführt wurden, wodurch einerseits das Kohlenquatum auf das zur Erreichung des nächsten Heimathafens des Schiffes nötige Mass beschränkt, anderseits eine wiederholte Kohleneinnahme demselben Schiff in einem Hafen desselben neutralen Staates verboten wurde. Diese beiden Regeln wurden aber seinerzeit nur gegenüber der Kohleneinnahme, nicht auch gegenüber der Verproviantierung mit Lebensmitteln erlassen.[1])

Auch die meisten in den Kriegsjahren 1870, 1898 und 1904 ergangenen Neutralitätserlasse machen einen sorgfältigen Unterschied zwischen Lebensmitteln und Feuerungsmaterial.

Eine Ausnahme hiervon bilden jedoch die Neutralitätsregeln der Niederlande von 1870 und Chinas von 1898[2]), die die Nächstehafenregel auch auf die Einnahme von Lebensmitteln ausdehnen. — In diese Art der Anschauung sind in neuerer Zeit eine grössere Anzahl von Autoren verfallen. Auch findet sich die Gleichstellung von Lebensmitteln und Feuerungsmaterial in Ansehung der gastrechtlichen Bestimmungen durch das Institut de droit international ausgesprochen, das in Art. 42 des Reglements der Schiffe in fremden Häfen bestimmt: „Man liefert ihnen (den Kriegsschiffen) Wasser, Kohlen, Lebensmittel und anderen ähnlichen Proviant nur in der zur Erreichung des nächsten Heimathafens erforderlichen Menge."[3])

---

[1]) „War vessels might freely purchase provisionis and other things necessary for the subsistence of the crew; but the amount of coal they were allowed to receive was limited to as much as was necessary to take them to the nearest port of their own country. Moreover no two supplies of coals were to be obtained in British waters within three months of each opther." British State Papers „Report of the Neutrality Laws Kommissioners pp 77/78 cit. bei Lawrence „Principles" S. 511.

[2]) „Neutralitätserlasse" Nr. 49 u. 94.

[3]) Ann. XVII S. 285.

Auch auf der II. Haager Konferenz stellten sich mehrere Staaten auf den Standpunkt, dass ein Unterschied in der Gesetzgebung betreffs Einnahme der Lebensmittel und Kohlen nicht zu machen sei. So beantragten England und Spanien in ihren Vorentwürfen die Ausdehnung der Nächsten-Hafen-Regel der Drei-Monats-Regel auf die Einnahme von Lebensmitteln [1]), während der japanische Entwurf wohl die erste, nicht aber auch die zweite dieser Regeln auf die Lebensmittelfrage angewendet wissen wollte.[2])

Bei der weiteren Erörterung dieser Materie schien man sich aber darauf zu besinnen, dass eine einheitliche Regelung des Gastrechtes in Bezug auf die Lebensmittel einerseits, das Feuerungsmaterial anderseits der wahren Natur der Verhältnisse nicht entspräche. Daher trennte man die durch den englischen, spanischen und japanischen Entwurf zusammengefassten Materien und liess die althergebrachten Kohlenregeln bei Behandlung der Lebensmittelfrage aus dem Spiel.

In der Tat muss diese Trennung auch als das einzig Zweckentsprechende angesehen werden, denn die Unterschiede, die bei Regelung des Gastrechtes hinsichtlich der Lebensmittel und des Feuerungsmaterials gemacht werden müssen, sind wesentlich.

Der leitende Grundsatz für die Erkenntnis dieser Unterschiede ist das schon oft erwähnte, für die gesamte Lehre vom Gastrecht grundlegende Prinzip, dass der neutrale Hafen durch irgend welche Verproviantierung nicht zur Operationsbasis gemacht werden darf.

Ohne schon jetzt auf die Prüfung der Berechtigung der englischen Kohlenregeln des Jahres 1862 einzugehen, ist festzustellen, dass die Gefahr durch wiederholte und übermässige Zulassung von Kohleneinnahmen dem neutralen Hafen den Charakter einer Operationsbasis zu geben, unstreitig eine grosse ist. Die ungeheueren Kriegsschiffe unserer Tage verschlingen gewaltige Kohlenmassen, denen gegenüber der Vorrat, den die Schiffe mit sich führen können, verhältnismässig gering ist. Daher sind

---

[1]) Engl. Entwurf Art. 17 u. 18 A. et D. III Annexe 44 S. 697; span. Entwurf Art. 5 daselbst S. 701.

[2]) Japan. Entwurf Art. 4 daselbst S. 700.

die Schiffe immer wieder darauf angewiesen, zwecks Kohleneinnahme die Häfen anzulaufen, wenn sie nicht durch sparsames Haushalten mit ihren Vorräten ihre Leistungsfähigkeit gleich um ein bedeutendes herabsetzen wollen. Daher ist natürlich jedes Kriegsschiff bestrebt, in einem neutralen Hafen soviel Kohlen einzunehmen als irgend möglich ist, und gleichfalls hat es unter Umständen ein grosses Interesse daran, denselben Hafen mehrfach hintereinander zum Zweck der Kohleneinnahme zu benutzen.
In Hinblick auf den ungeheueren Wert, den die Gewährung der Kohle für den modernen Seekrieg hat, droht somit die Gefahr, dass ein neutraler Hafen als Verproviantierungszentrum, mithin als Operationsbasis, missbraucht wird.

Diese Gefahr besteht aber hinsichtlich der Einnahme von Lebensmitteln weit weniger. Gewiss spielt letztere für den Kriegführenden eine bedeutende Rolle, jedoch kaum in dem Masse wie die Kohleneinnahme. Denn ein Schiff ist in Bezug auf die Lebensmittel viel weniger von einem gastfreundlichen Hafen abhängig, da die Lebensmittel wegen ihres geringeren Raumverbrauchs für weit längere Zeit eingenommen werden können, und ein Schiff seine Leistungsfähigkeit noch lange nicht in dem Masse einbüsst, wenn auch einmal die Lebensmittel knapper werden sollten, als im Falle verminderten Kohlenverbrauchs.

Doch noch ein anderes Moment spricht für die verschiedene Behandlung der Lebensmittel- gegenüber der Kohlenfrage: tritt ein Mangel an Vorräten ein, so ist bei Fehlen der Kohle zunächst und vorwiegend die Fortsetzung der Fahrt in Frage gestellt, bei Fehlen der Lebensmittel jedoch ist die Existenz der Besatzung gefährdet. Hier sind es die Gebote der Menschlichkeit, die verbieten, der Gewährung des Gastrechtes in Ansehung der Lebensmittel allzu grosse Beschränkungen aufzuerlegen.

Damit ist natürlich noch nicht gesagt, dass den Kriegsschiffen eine Verproviantierung in unumschränktem Masse zu gestatten ist. Es ist im Gegenteil sehr angebracht, eine feste Grenze zu ziehen, um den neutralen Staat der Gefahr zu entheben, allzu leicht der Verletzung seiner Neutralität beschuldigt zu werden.

Auf eine in dieser Beziehung durchaus anzuerkennende Grundlage stellte schliesslich die Haager Konferenz die

Regelung der ganzen Frage, indem sie das zu gewährende Quantum von Lebensmitteln soweit bemass, als es zur Ergänzung des regelmässigen Friedensbestandes erforderlich ist.[1]) Weitergehender Beschränkungen namentlich hinsichtlich wiederholter Einnahmen, enthält sich das XIII. Abkommen.

Auf der Pariser Tagung des Instituts finden wir jedoch wieder die alte Vermischung der Materien: es wird nur in den seltensten Fällen eine klare Unterscheidung zwischen Lebensmittel und Feuerungsmaterial getroffen.[2]) Im übrigen ist der Standpunkt hier teils mehr teils weniger liberal als auf der Haager Konferenz: es finden sich mehrere Mitglieder des Instituts, die die Nächste-Hafen-Regel einführen wollen[3]); andere verwerfen jede Beschränkung[4]), während wieder andere den Standpunkt der Haager Konferenz teilen.[5])

Was die Beschränkung der wiederholten Einnahme von Lebensmitteln angeht, so kamen seinerzeit Bedenken auf, die Frist auf drei Monate auszudehnen, und man machte den Vorschlag, die Frist auf einen Monat abzukürzen, unter der Begründung, dass bei der durch die Errungenschaften der Technik erzielten Steigerung der Verkehrsgschwindigkeit die Dauer der Kriege gegenüber früheren Zeiten wesentlich verringert würde.[6])

Unter diesen Umständen war es dem Berichterstatter *Dupuis* schwer, eine einheitliche Redaktion zu erzielen. Er glaubte jedoch den verschiedenen Meinungen der Mitglieder am ehesten Rechnung zu tragen, indem er – nach dem Haager Vorbild – als quantitative Grenze den Normalfriedensbestand annahm.[7]) Hinsichtlich der Einschränkung wiederholter Einnahme entschied er sich für den Vorschlag, als Frist nur einen Monat festzusetzen[8]), obgleich

---

[1]) Art. 19 des XIII. Abk.

[2]) Kaufmann billigt die Drei-Monats-Regel ausdrücklich für die Kohleneinnahme, übergeht aber die Regelung für die Lebensmittelfrage. Ann. XXIII S. 172.

[3]) Westlake S. 134; Holland S. 143; Harburger S. 147 Ann. XXIII.

[4]) Dupuis S. 68; Kebedgy S. 176; A. Rolin S. 165 Ann. XXIII

[5]) den Beer Poortugael S. 156; Kaufmann S. 172.

[6]) Harburger S. 148.

[7]) Art. 6 des Dupuis'schen Entwurfes S. 97.

[8]) Art. 8 des Entwurfes (s. Anhang B).

tatsächlich die Mehrzahl der Mitglieder, die sich an der Beantwortung des „Questionnaire“ beteiligt hatten, Gegner einer derartigen Beschränkung waren.[1])[2])

§ 18. Einnahme von Feuerungsmaterial.

1. Geschichtliches.

Die Frage, ob und in welchem Masse die Kriegsschiffe Kriegführender in den neutralen Häfen Feuerungsmaterial, insbesondere Kohlen einunehmen dürfen, ist eine der wichtigsten aus dem gesamten Gebiete des Gastrechtes. Naturgemäss ist diese „Kohlenfrage“ neueren Datums und konnte erst in dem Zeitalter aktuell werden, wo die Dampfmaschine das Segel verdrängte.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, wo sich durch Einführung der Dampfkraft im Schiffahrtsbetrieb jene grosse Umwälzung vollzog, dachte man noch gar nicht an irgend welche Beschränkungen, die die Gewährung des Gastrechtes in Bezug auf die Kohlenfrage später erleiden sollte. Ohne sich einer Verantwortlichkeit wegen Verletzung ihrer Neutralität auszusetzen, lieferten die Neutralen den Kriegführenden in ihren Häfen alles Material, das erforderlich war, um Schäden an Masten, Takelage und Segeln auszubessern, und dem Schiff die Möglichkeit zu geben, die Weiterfahrt wieder anzutreten. Als sodann die Einführung der Dampfkraft auf den Kriegsschiffen immer grösseren Umfang nahm, war man anfänglich der Auffassung: was ehedem für das Schiff Wind und Segeln bedeuteten, das bedeuten nunmehr die Kohlen, nämlich das Mittel zur Vorwärtsbewegung. Und da die übereinstimmende Ansicht dahin ging, dass man den Schiffen unbeanstandet das gewähren durfte, wessen sie zur Sicherung der Schiftahrt benötigten, so trug man kein Bedenken, sie in den neutralen Häfen mit Kohlen zu versorgen.

Indessen machte die Technik auf dem Gebiete des Maschinenbaues immer grössere Fortschritte: die Dimensionen der Schiffe

---

[1]) So auch de Lapradelle in Art. 9 seines Entwurfes (s. Anhang C).

[2]) Über Einnahme von Lebensmittel durch Transportschiffe vergl. die entsprechenden Ausführungen bei Behandlung der Kohlenfrage unten S. 120.

und ihrer Maschinen wurden immer gewaltiger und die Wichtigkeit der Kohle und ihrer Beschaffung nahm im gleichen Verhältnis zu.

Während die Vorräte von Ersatzmaterial für das Segelwerk ehemals für längere Zeit ausreichend auf den Schiffen untergebracht werden konnten, waren nunmehr diese wegen des verhältnismässig schnellen Verbrauches der mitführbaren Kohlenvorräte gezwungen, häufig zwecks Ergänzung des Kohlenbestandes die Häfen anzulaufen. Und da ein Seekrieg alsbald ohne die nötigen Kohlenlieferungen an die Kriegsflotte schlechterdings nicht mehr geführt werden konnte, und die Kriegführenden infolge dessen vielfach auf die Unterstützung von seiten der Neutralen angewiesen waren, begann die Kohlenfrage auf dem Gebiete des Neutralitätsrechtes von Tag zu Tag eine grössere Rolle zu spielen. Man kam zu der Überzeugung, dass die Kohlenlieferungen in den neutralen Häfen eine so wesentlich strategische Bedeutung erhielten, dass man Einschränkungen solcher Lieferungen im Interesse der Aufrechterhaltung der Neutralität als unbedingt erforderlich ansah.

Bahnbrechend wirkte auch hier wieder die durch die Ereignisse des Secessionskriegs veranlasste englische Verordnung vom 31. Januar 1862. Es ist bereits auf die damals zum ersten Male aufgestellten beiden Regeln, die Nächste-Hafen- und Drei-Monats-Regel hingewiesen worden.[1])

Zwar weit davon entfernt, die Einnahme von Feuerungsmaterial in den neutralen englischen Häfen ganz zu verbieten, führten diese Regeln doch schon wesentliche Beschränkungen ein. Dies entsprach auch vollkommen den damaligen Anschauungen. Daher fanden angesichts der Notwendigkeit irgend welcher Beschränkungen die Nächste-Hafen- und Drei-Monats-Regel in der Staatenpraxis der folgenden Zeit vielfach Nachahmung.

Zunächst erneuerte England selbst bei Ausbruch des deutsch-französischen Kriegs im Jahre 1870 seine alten Regeln, die sodann auch in den Vereinigten Staaten von Amerika (8. Okt.

---

[1]) vergl. S. 9.

1870), den Niederlanden (20. Juli 1870) und Spanien (26. Juli 1870) eingeführt wurden.[1])

Der Krieg 1898 zwischen Spanien und Amerika brachte einen weiteren Anschluss verschiedener Staaten: Dänemark (29. April 1898) und Japan (30. April 1898).[2]) Im Jahre 1904 trat bei Ausbruch des Kriegs zwischen Russland und Japan noch Ägypten (12. Februar 1904; für den Bereich des Suezkanales im besonderen am 10. Februar 1904) den Regeln bei.[3])

Aus dem beständigen Wachsen des Ansehens, welches die beiden englischen Regeln bei vielen Staaten genossen, ergibt sich deutlich die Tendenz, die Neutralitätspflichten im allgemeinen strenger als bisher aufzufassen und die Gewährung des Gastrechtes hinsichtlich der Kohlenabgabe zu beschränken.

Während die Neutralitätsregeln bisher das zu gewährende Kohlenquantum nur soweit beschränkt hatten, als erforderlich war, das Schiff bis zum nächsten Hafen seiner Heimat zu befördern, zeigte sich jetzt Ägypten in seinem Erlass vom 10. Februar 1904 noch weniger liberal, indem es an Stelle des „nächsten Heimathafens" den „nächsten zugänglichen Hafen" setzte. Und während ferner bisher keine Vorschriften erlassen worden waren, um das Schiff anzuhalten, das gewährte Kohlenquantum tatsächlich zur Erreichung des nächsten Heimathafens zu benutzen, verlangte der ägyptische Erlass eine ehrenwörtliche Verbürgung des Kommandanten, „unverzüglich und auf direktem Wege" nach dem Bestimmungshafen zu fahren.[4])

---

[1]) „Neutralitätserlasse" Nr. 24, 49, 78. (Die Drei-Monats-Regel fand hingegen für die Niederlande erst mit dem Neutralitätserlass vom 3. Mai 1898 Aufnahme).

[2]) daselbst Nr. 61 u. 94.

[3]) daselbst Nr. 87 u. 88.

[4]) Neutralitätsregeln für den Bereich des Suezkanals v. 10. Febr. 1904: 1. During the continuation of hostilities no coal should be supplied to warships of either belligerent Power while in the Canal or at any of its ports of access, except on the written authorization of the competent Port authorities, specifying the amount of coal which may be supplied. 2 – Before issuing any authorization for the supply of coal to any belligerent warship, the Port authorities shall obtain a written declaration duly signet by the officer commanding such warship of the destination to which he is proceeding and the amount of coal already on board. — 3. Such amount of coal may be supplied to a belligerent ship of war as will enable her with the coal already on board to reach the nearest accessible port at which she can obtain the supplies necessary for the continuation of her voyage.

Diese ägyptische Klausel ist unstreitig auf englischen Einfluss zurückzuführen, denn im Gegensatz zu seiner Stellung zu Beginn des Sezessionskrieges zeigte sich England bei Ausbruch des russisch-japanischen Krieges als ein besonders energischer Vorkämpfer derjenigen Theorien, die auf eine Einschränkung des neutralen Gastrechtes hinzielten. [1])

Daher nahm denn auch *Lawrence,* der Verfasser der seinerzeit so epochemachenden Schrift: „War and Neutrality in the far East" die ägyptische Bestimmung als „the germ of a new and better rule" auf. [2]) Da jedoch die Geschichte des russisch-japanischen Krieges alsbald lehrte, dass die ehrenwörtliche Verpflichtung infolge der Gewissenlosigkeit der Schiffskommandanten unter Umständen zu keinem Ergebnis führt [3]), verlangte *Lawrence,* dass ein verabredungswidriger Gebrauch des in einem neutralen Hafen eingenommenen Kohlenvorrates das betreffende Schiff und seinen Kommandanten von der Berechtigung späterer Kohleneinnahmen während des ganzen Krieges ausschliessen sollte. [4])

Dieser Vorschlag bedeutete wieder einen Schritt weiter auf dem Wege der Gastrechtsbeschränkungen. Und folgerichtig kommt *Lawrence* schliesslich dazu, die völlige Verweigerung der Kohlen den Kriegsschiffen gegenüber als erstrebenswertes Ideal hinzustellen; dennoch glaubt er nicht an die Möglichkeit, in absehbarer Zeit dies Ideal verwirklichen zu können, da „viele Staaten noch nicht reif für eine solche Umwälzung seien".

Lawrences Lehre von der Kohlenverweigerung machte Schule, schneller wohl als ihr Autor geglaubt hatte. Am 13. August 1904 erliess der Gouverneur von Malta eine Verordnung, wonach jegliche Kohlenlieferung, soweit es sich um eine Flotte oder einzelne

---

[1]) Lawrence „War and Neutrality" S. 129 ff.

[2]) daselbst S. 135.

[3]) Man denke an den Fall des Dmitri Donskoi, der die ausschliesslich zur Fahrt nach Cadiz bestimmten, in Port Said eingenommenen Kohlen zum Kreuzerkrieg benutze.

[4]) Lawrence a. a. O. S. 136: „There should be added to the rule demanding them (the officers) a clause to effect that any use of the coal obtained by means of them for crusing purposes or for steaming to a different destination unless in the event of chasing or beeing chased in the way to the appointed place shall disquallify both the vessel and her commander from receiving further supplies in any port of the same neutral during the same war."

Schiffe handelte, die sich auf der Fahrt zum Kriegsschauplatze oder zu sonstigen kriegerischen Unternehmungen befanden, verboten sein sollte.[1])

Obgleich diese Regel seinerzeit nur einen Ausnahmefall zu betreffen schien, so war sie doch angesichts der Tatsache, dass die Baltische Flotte im Begriffe war, die russischen Gewässer zu verlassen und ihren Weg durch das Mittelmehr zu nehmen, eine sehr einschneidende Neuerung, die nicht ohne Einfluss bleiben konnte, namentlich auch deswegen, weil sie unverhüllt die gastrechtfeindlichen Tendenzen Englands, der zur See mächtigsten Nation, zum Ausdruck brachte.

Das also war der englische Standpunkt um das Jahr 1904 und mit dem gleichen Programm erschien England auf der II. Haager Konferenz: im Regelfall Kohlengewährung nach Massgabe der Nächsten-Hafen- und Drei-Monats-Regel; im Sonderfalle einer Flotte oder einzelner Schiffe, die sich auf der Fahrt nach dem Kriegsschauplatz befinden, oder sonstige kriegerische Unternehmungen beabsichtigen, gänzliche Verweigerung der Kohlen.

Einen Schritt weiter tat sogar noch Japan, der Verbündete Englands in allen Fragen restriktiver Handhabung des Gastrechtes, indem es sogar Verweigerung von Feuerungsmaterial den Schiffen gegenüber vorschrieb, deren Bestimmung „zweifelhaft oder unbekannt ist.[2])

Dieser engen Auffassung des Gastrechtes in Betreff der Kohlenfrage steht die liberalere Anschauung derjenigen Staaten

---

[1]) Die betreffenden Bestimmungen lauten: „We order and direct that the above quoted rule ... in as much as it refers to the extent of coal which may be supplied to belligerent ships of war in British ports during the present war, shall not be understood as having any application in case of a belligerent fleet proceeding either to the seat of war or to any position or positions on the line of route with the object of intercepting neutral ships on suspition of carrying contraband of war; and that such fleet shall not be permitted to make use in any way of any port, roadstead, or waters, subject to the jurisdiction of His Majesty for the purpose of coaling either directly from the shore or from colliers accompanying such fleet, whether vessels of such fleet present themselves to any such port or roadstead or within the same waters at the same time or successivly; and 2nd. that the same practice shall be persued with reference to single belligerent ships of war proceeding for purpose of belligerent operations as above defined ..."

[2]) A. et D. III. Annexe 46 S. 700.

gegenüber, die sich - bis zu den Tagen der Haager Konferenz wenigstens - den englischen Regeln nicht angeschlossen haben.

Weit davon entfernt, die erwähnte völlige Verweigerung der Kohlenübernahme in ihre Gesetzgebung aufzunehmen, haben mehrere Staaten nicht einmal die Nächste-Hafen- und Drei-Monats-Regel eingeführt. Hierzu gehört in erster Linie Frankreich: in den französischen Neutralitätsregeln vom 26. April 1898 und 15. Februar 1904 kommt das Wort „Kohlen" überhaupt nicht vor.[1])

Ebensowenig haben Deutschland, Russland, Oesterreich und Portugal vor der Haager Konferenz irgend welche quantitativen oder zeitlichen Beschränkungen der Kohleneinnahme anngenommen.

Auch in diesem Zusammenhang sehen wir wieder, gerade wie bei der Frage der Aufenthaltsbeschränkungen, dass die internationale Staatenpraxis sich in zwei grundsätzlich getrennte Richtungen spaltet: die eine, die unter der Führung Englands, unterstützt durch Japan, zu einer immer engeren Auffassung des neutralen Gastrechtes hinsichtlich der Kohlenfrage neigte, die andere, die nach französisch-russischem Vorbilde Einschränkungen nicht gelten lassen wollte.

Die Verhandlungen der III. Kommission der Haager Konferenz spiegeln bis ins einzelne diese entgegengesetzten Anschauungen wieder, und zeigen, welche Schwierigkeiten einer internationalen Regelung der Kohlenfrage entgegenstanden. Der russisch-japanische Krieg hatte aber nur allzudeutlich die Notwendigkeit einer einheitlichen Regelung dargetan, da die beliebige Gewährung oder Verweigerung von Kohleneinnahme sich als eine ergiebige Quelle internationaler Streitigkeiten erwiesen hatte.

Dabei waren sich die einzelnen Staaten völlig darüber im klaren, dass es sich bei Regelung gerade dieser Materie um ihre ureigensten Interessen handelte, die je nach den Machtverhältnissen der Staaten und den geographischen Verhältnissen ihrer Länder schroff einander gegenüberstanden. Daraus ergab sich naturgemäss die Unmöglichkeit, die Frage von einem objektiven, rein

[1]) „Neutralitätserlasse Nr. 31 u. 33.

wissenschaftlichen Standpunkte aus zu betrachten, weshalb ihre Behandlung auch in erster Linie einen politischen Charakter hatte. Das Ergebnis war dementsprechend ein Vergleich, dem die einzelnen Staaten zum Teil auch nur mit Vorbehalten beigetreten sind.

Die Fragen, welche hauptsächlich die Kommission beschäftigten, waren in Anlehnung an die jüngsten Neutralitätserklärungen Englands wieder jene drei: 1. In welchem Masse können Kriegsschiffe Kriegführender in den neutralen Häfen usw. Feuerungsmaterial einnehmen; 2. darf eine erneute Kohleneinnahme innerhalb desselben neutralen Gebietes erst nach Ablauf einer bestimmten Frist gestattet werden; 3. bedarf der Fall besonderer Regelung, dass sich die Kriegsschiffe auf der Fahrt nach dem Kriegsschauplatze oder in dessen unmittelbarer Nähe befinden? [1])

Die erste dieser drei Fragen wurde durch die Vorentwürfe Englands, Japans und Spaniens im Sinne der Einführung der Nächste-Hafen-Regel beantwortet.[2])

Unter einander wichen die Vorschläge der drei Delegationen in sofern von einander ab, als England nur den nächsten Heimathafen, Japan und Spanien neben diesen den eventuell näheren neulralen Hafen ins Auge fasten und ferner Japan die Beschränkungen noch in soweit vermehrte, als es Kohlenlieferungen nur in der Mengen zulassen wollte, die erforderlich ist, um dem Schiffe zu ermöglichen, „à une vitesse économique" den betreffenden Hafen zu erreichen.

Demgegenüber steht der russische Vorentwurf vereinzelt da, der als Masstab für die Gewährung des Feuerungsmaterials nur die Möglichkeit gelten lassen wollte, die Schiffahrt fortzusetzen.[3])

In einem Punkte war man sich jedoch nach den Worten des russischen Delegierten einig: „Was die Neutralen wünschen, — so sagte er — und was wir alle wollen, das ist die Festlegung einer genauen Grenze, sowohl für die Forderungen der

---

[1]) A. et D. III Questionnaire Annexe 49 Nr. XII—XIV.

[2]) daselbst, Art. 17 des englischen Entwurfes S. 697; Art. 5 des spanischen Entwurfes S. 701; Art. 5 des japanischen Entwurfes S. 701.

[3]) Art. 7 Abs. 2 des russischen Entwurfes S. 702.

Kriegführenden als auch für die Pflichten und Rechte der Neutralen.“[1])

Wie grosse Schwierigkeiten es bereitete, eine Formel für diese Abgrenzung zu finden, geht daraus hervor, dass ein von 15 Staaten beschicktes „technisches Comité“, das mit dieser Frage betraut war, nicht zu einem Ergebnis gelangen konnte. – Innerhalb dieses Comités hatte Deutschland den Vorschlag gemacht, den Kriegsschiffen Einnahme von Feuerungsmaterial bis zur vollständigen Füllung ihrer Kohlenbunker zu gestatten, was im grossen ganzen der Ergänzung des Kohlenvorrates bis zum „Normalfriedensbestand“ entspricht (Theorie der vollen Bunker). Diesem Vorschlage schlossen sich 9 Staaten an, darunter Russland und Frankreich, während fünf, namentlich England, Japan und die Vereinigten Staaten von Amerika diese Art der Bemessung verwarfen.

Als die Frage von der Unterkommission dem Comité d'Examen übergeben wurde, standen sich noch immer jene zwei Systeme gegenüber: das System des „nächsten Heimathafens“ und das der „vollen Bunker“. Da sich Meinungsverschiedenheiten ergaben, was man unter „Kohlenbunker“ zu verstehen habe, ob auch die Reservebunker einbegriffen seien, schlug Kontreadmiral *Siegel* namentlich auch in Hinblick auf die verschiedenen Einrichtungen auf den einzelnen Schiffen zur Unterbringung des Feuerungsmaterials vor, von „eigentlichen Kohlenbunkern, mit Ausnahme jeder anderen, nicht zu diesem Zweck bestimmten Räumlichkeit“ zu sprechen[2]).

Zu dieser Einigung gelangte man jedoch erst, als die russische Delegation einen Vergleichsvorschlag[3]) einbrachte, auf Grund dessen die beiden Bemessungsarten in der Weise mit einander verbunden wurden, dass den einzelnen Staaten die Annahme der einen oder andern überlassen bleiben sollte.

Auf dieser Grundlage wurde schliesslich der Art. 19 Abs. 2 des XIII. Abkommens dahin formuliert: „Ebenso dürfen die

---

[1]) Tcharykow in der V. Sitz. der II. Unterkom. A. et D. III. S. 608.

[2]) Sitzung des Comité d'Examen v. 11/12. Sept. 07. a. a. O. S. 632.

[3]) angenommen mit 11 Stimmen und 3 Stimmenthaltungen, nachdem vorher die Unterdrückung des ganzen Artikels (Vorschlag Japans) mit 10 gegen 4 Stimmen abgelehnt war. Sitzung des Comité d'Examen vom 28. Sept. 07. a. a. O. S. 635.

Schiffe nur soviel Feuerungsmaterial einnehmen, um den nächsten Hafen ihres Heimatlandes zu erreichen. Sie können übrigens das zur völligen Füllung ihrer eigentlichen Kohlenbunker erforderliche Feuerungsmaterial einnehmen, wenn sie sich in neutralen Häfen befinden, die diese Art der Bemessung des zu liefernden Feuerungsmaterials angenommen haben.“ [1])

Nicht weniger Schwierigkeiten als die Berechnung der zu gewährenden Kohlenmenge machte die Frage der zeitlichen Beschränkung einer erneuten Kohleneinnahme. Hier war es England und Spanien, die die Drei-Monats-Regel in ihren Vorentwürfen befürworteten und zwar in Ausdehnung auf das gesamte Reich des betreffenden neutralen Staates. [2])

Da diese Einschränkung übertrieben schien, wurde in Erwägung gezogen, die Regel nur dann zur Anwendung kommen zu lassen, wenn es sich um Erneuerung der Ladung in demselben „neutralen Gebiet“ handele, doch wurde diese lokale Abgrenzung mit Recht als zu unbestimmt verworfen. [3])

Man verfiel daher auf den Gedanken, die erneute Kohlenaufnahme innerhalb einer gewissen, nach einem bestimmten Längenmass zu berechnenden Umkreise des neutralen Hafens zu verbieten. Das technische Comité, von dem bereits oben die Rede war, setzte (mit 10 gegen 3 Stimmen) die Grenze dieses Gebietes auf eine Entfernung von 1000 Meilen im Umkreis um den neutralen Hafen der vorhergehenden Kohleneinnahme fest, doch fand dieser Abgrenzungsmodus im Prüfungscomité keinen Beifall: ebensowenig gelangte ein russischer Vorschlag, in Übereinstimmung mit den englischen und amerikanischen Neutralitätserlassen vom 11. Februar 1904 [4]) die erneute Kohleneinnahme von einer besonderen Erlaubnis des neutralen Staates abhängig zu machen, zur Annahme. [5]) [6])

---

[1]) gegenüber diesem Artikel haben Vorbehalte erklärt: England, Japan Persien und Siam.

[2]) englischer Entwurf Art. 18 A. et D. III S. 697; spanischer Entwurf Art. 5 Abs. 2 S. 701.

[3]) vergl. den Bericht Renaults a. a. O. S. 507.

[4]) „Neutralitätserlasse“ Nr. 11, 13, 24, 25.

[5]) Sitzung v. 28. Sept. 1907 A. et D. III S. 650/651.

[6]) Nach einem französischen Antrage im Comité d'Examen sollte die Entfernung auf 2000 oder 2500 Meilen erweitert werden.

Das Ergebnis war schliesslich die Annahme des Art. 20 in Anlehnung an den englischen Vorentwurf, wonach die Drei-Monat-Regel des Jahres 1862 nunmehr Bestandteil des internationalen Rechtes wurde.[1])

Die dritte der genannten Fragen beschäftigte sich mit dem Fall, dass sich ein Kriegsschiff auf der Fahrt nach dem Kriegsschauplatze befindet oder sich in der Nähe eines Gebietes aufhält, in welchem sich kriegerische Operationen abspielen, England und Japan wollten für diesen Fall eine vollständige Verweigerung der Kohleneinnahme einführen.[2]) England knüpfte hierbei an den bereits erwähnten Erlass des Gouverneurs von Malta des Jahres 1904 an, durch den zum ersten Male eine generelle Bestimmung über völlige Kohlenverweigerung in die Gesetzgebung eines Staates aufgenommen worden war. Es ist ferner bereits darauf hingewiesen, dass die japanischen Forderungen noch weiter gingen als die englischen, indem Japan auch dann jede Kohlenlieferung verweigern wollte, wenn es sich um Schiffe handelte, deren Bestimmung „zweifelhaft oder unbekannt" ist. — Zur Begründung des Vorschlages erklärte der japanische Delegierte in der Unterkommission: „Cet article a été inspiré par l'idée que les navires des belligérants n'auraient pas le droit de se servir des ports neutres comme étape pour se rendre sur le théâtre de la guerre, de la même manière que les armées des belligérants sont prohibibées de se servir des territoires neutres pour se rendre sur le territoire ennemi. L'employ des ports neutres comme étape pour se rendre sur le théâtre de la guerre est, à notre avis, essentiellement la même chose que de s'en servir de base d'opération."[3])

Wenn auch an und für sich manches für diese Vorschrift und ihre Begründung spricht, so fürchtete man doch auf der Konferenz, den Neutralen durch Einführung einer derartigen Klausel zu grosse Verantwortlichkeiten aufzuerlegen. Daher fand der vor

---

[1]) Art. 20 des XIII. Abkommens. Deutschland erklärte einen Vorbehalt.
[2]) Art. 16 des englischen, Art. 5 des japanischen Entwurfes A. et D. III. S. 697 bzw. 700.
[3]) Keiroku Tsudzuki in der Sitzung der Unterkommission vom 1. Aug. 1907 A. et D. III. S. 611.

dem Prüfungscomité zur Abstimmung gestellte Vorschlag nur drei befürwortende Stimmen (England, Japan, Spanien) gegenüber acht ablehnenden. Demgemäss wurde in das XIII. Abkommen eine diesbezügliche Vorschrift nicht aufgenommen.

2. Die Beurteilung der Kohlenfrage.

Bei der kritischen Betrachtung des Gastrechtes in Bezug auf die in neutralen Häfen statthaften Kohleneinnahmen ergeben sich hauptsächlich zwei Fragen: 1. Verlangt die Rechtstellung der Neutralen überhaupt eine Beschränkung der Einnahme von Feuerungsmaterial durch die Kriegsschiffe Kriegführender; 2. falls solche Beschränkungen erforderlich sind, nach welcher Richtung hin sind sie sodann aufzuerlegen?

Zum ersten Male wurde die „Kohlenfrage" Gegenstand kritischer Betrachtungen auf dem Genfer Schiedsgericht des Jahres 1871, das auf Grund des Vertrages von Washington über die Neutralitätsverletzungen entscheiden sollte, die sich England während des Secessionskrieges hatte zuschulden kommen lassen.

Von den drei, den berühmten „Alabama Claims" als Beurteilungsnorm vorgelegten Regeln jenes Vertrages kam für die rechtliche Betrachtung der „supplies of coal" nur die 2. Regel in Betracht, wonach jede neutrale Regierung verpflichtet ist, nicht zu erlauben, dass ein Kriegsschiff sich ihrer Häfen oder Gewässer als Basis maritimer Operationen bediene oder sie dazu benutze, seine militärischen Vorräte zu vermehren.

Die Mitglieder des Genfer Schiedsgerichtes bewiesen, dass sie weit davon entfernt waren, dem Begriffe „Operationsbasis" eine so weite Auslegung zu geben, wie das beispielsweise die englische Doktrin heutzutage beliebt. Für diese moderne englische Auffassung ist ein Ausspruch Sir Ernest *Satows* charakteristisch: „Wenn ein kriegführendes Schiff — so führte der englische Delegierte auf der Haager Konferenz aus — das nicht gezwungen ist, wegen ungünstiger See . . . . sich in einen neutralen Hafen zu flüchten, freiwillig einen solchen anläuft und darin verweilt, um Kohlen, Wasser oder Lebensmittel an Bord

zu nehmen, so ist es augenscheinlich, dass dieses Schiff den Hafen zu einer Operationsbasis macht.“ [1])

Diese Auffassung muss jedoch ganz entschieden als zu weitgehend verworfen werden. Das ist auch der Standpunkt des Genfer Schiedsgerichtes, der seinen Ausdruck in dem Urteil Sir *A. Cockburns* findet, wonach nicht schon dann von einer Operationsbasis gesprochen werden kann, „wenn ein Schiff das auf einer Kreuzerfahrt gegen seinen Feind einen neutralen Hafen anläuft, um ihn wieder nach Aufnahme der nötigen Kohlen zu verlassen, sondern erst dann, wenn ein Schiff einen Hafen dazu benutzt, um auf den Gegner zu warten, ihn anzugreifen, hernach zur abermaligen Kohleneinnahme zurückzukehren, wieder den Gegner zu erwarten und ihn alsdann abermals anzugreifen.“ [2])

Von solchen und ähnlichen Gesichtspunkten ausgehend, erklärte der Genfer Schiedsspruch vom 14. September 1872: „Um den Kohlenlieferungen einen mit der 2. Regel (des Vertrages von Washington) unvereinbarlichen Charakter zu geben, ist erforderlich, dass besagte Lieferungen unter besonderen Umständen in Bezug auf Zeit, Ort und Personen vorgenommen werden, die dazu beitragen, diesen Charakter zu verleihen.“ [3])

Mag auch die Auffassung *Cockburns* uns etwas allzu liberal erscheinen: darin ist jedenfalls an ihr wie auch an der Stellungnahme des Genfer Schiedsgerichts festzuhalten, dass eine einmalige Kohleneinnahme einem neutralen Hafen nicht den Charakter einer Operationsbasis geben kann. Um ihn vielmehr zu einem Stützpunkt kriegerischer Operationen zu machen, ist eine öfter wiederholte Einnahme von Feuerungsmaterial erforderlich, oder wenigstens eine solche, die in Bezug auf die gewährte Quantität das zulässige Mass übersteigt.

Die entgegengesetzte Ansicht beruht auf einer Verkennung des Charakters des Feuerungsmaterials. Ihre Vertreter stellen die Kohle auf eine gleiche Stufe mit Waffen und sonstigem Kriegs-

[1]) A. et D. III. S. 605.
[2]) Papers relating to the Treaty of Washington t. IV. p. 422 zitiert bei de Lapradelle a. a. O. S. 8. —
[3]) daselbst S. 50.

material und halten sie schlechthin für eine res hostilis. Diese Auffassung ist aber durchaus verfehlt: die Kohlen dienen in erster und letzter Linie der Vorwärtsbewegung des Schiffes. Dass ein Schiff um so kampffähigsr ist, je grösser seine Leistungsfähigkeit zur See ist, kann nicht abgestritten werden, ebenso richtig ist, dass ein Schiff einen unschätzbaren navigatorischen Vorteil dadurch gewinnt, dass ihm die Einnahme von Feuerungsmaterial in neutralen Häfen gestattet wird. Aber diese Umstände machen die Kohle noch nicht zu einem Kampfmittel. Die Flotte mag zum Angriff gegen den Feind fahren: der Kampf selbst wird ausschliesslich mit dem eigentlichen Waffenmaterial, den Geschützen, Torpedos usw. geführt, nicht aber mit den Kohlen, und zwar gerade so wenig wie etwa mit den beim letzten Aufenthalt im neutralen Hafen ausgebesserten Maschinen oder der daselbst erneuerten Schiffsschraube!

Es kann nicht genug betont werden, dass die Bedingungen der Schiffahrt nicht mit denen der Kriegführung verwechselt werden dürfen. In diesem Sinne sagt *de Lapradelle* sehr richtig: „Le devoir des neutres est de resserer les conditions de la guerre, non celles de la navigation. Les canons, les fusils, les troupes sont une condition de la guerre; le charbon n'est qu'une condition de la navigation. La course n'est pas la lutte; la vitesse n'est pas l'armement. Les armes ne peuvent s'épuiser qu'à la bataille; le charbon ne peut se consommer qu'à la route.“ [1])

Es ist jedoch oben bei Behandlung der Lebensmittelfrage darauf hingewiesen worden, dass gerade bei Einnahme von Feuerungsmaterial eine gewisse Gefahr vorhanden ist, dass der neutrale Hafen in einer seine Neutralität verletzenden Weise missbraucht wird. Dieser Umstand hängt einerseits damit zusammen, dass die Kohle heutzutage nicht nur das bedeutendste, sondern stellenweise auch das einzige Mittel zur Ermöglichung der Schifffahrt überhaupt bildet, anderseits damit, dass der Verbrauch der Kohlen im Vergleich zu den Raumverhältnissen der Kriegsschiffe sehr gross ist, wodurch diese gezwungen werden, die Gastfreundschaft der Neutralen öfter und ausgiebiger in Anspruch zu nehmen als im Falle des Vorliegens anderer Bedürfnisse.

[1]) a. a. O. S. 24.

Um der Gefahr eines Missbrauches des Gastrechtes nach Möglichkeit vorzubeugen, muss an sich daher unbedingt die Einführung zweckentsprechender Beschränkungen der Kohlenlieferungen befürwortet werden.[1]) Die Tatsache, dass die verschiedenen in der Praxis der einzelnen Staaten eingeführten Beschränkungsmittel durchaus nicht übereinstimmend gebilligt werden, fordert zu ihrer Kritik heraus.

Wir sahen, dass nach althergebrachter Praxis die Kohleneinnahme nach zwei Richtungen hin beschränkt wurde und heute noch wird: quantitativ und temporär. Bezüglich der Beschränkung der Menge nach stehen sich, hauptsächlich seit den Tagen der Haager Konferenz, jene zwei Methoden gegenüber, von denen die eine eine bestimmte, dem Schiff zu ermöglichende Leistung (Nächste-Hafen-Theorie), die andere bestimmte Raumverhältnisse des Schiffes (Theorie der vollen Kohlenbunker) als Masstab annimmt.

Will man die Zweckmässigkeit der Regeln prüfen, so muss man sich zunächst die Frage stellen: was beabsichtigen sie, welcher Zweck soll mit ihnen erreicht werden? Hierauf gab der deutsche Delegierte auf der Haager Konferenz eine richtige Antwort: „Was die Neutralen wünschen, und wessen sie bedürfen" – so führte er aus – „das ist, so klar und deutlich wie möglich die Grösse der Kohlenmenge zu kennen, die sie einem kriegführenden Schiffe in ihren Häfen verabfolgen können und zwar ohne genötigt zu sein, inquisitorische Nachforschungen anzustellen oder sich in die Angelegenheiten der Schiffe zu mischen, die sie nichts angehen. Man verlangt eine einfache und handliche Regel, die den Forderungen der Schiffe nachzukommen erlaubt, ohne sich Beschwerden und Reklamationen auszusetzen."[2])

Es fragt sich, ob die Nächste-Hafen-Regel diesen allgemeinen Anforderungen entspricht. Diese Frage muss verneint werden; denn eine auch nur oberflächliche Betrachtung leitet auf eine Anzahl von Schwierigkeiten hin, mit denen der Neutrale bei Anwendung der Regel zu kämpfen hat. Die Regel

---

[1]) Anders Dupuis Ann. XXIII. S. 78.

[2]) Kontreadmiral Siegel in der Sitzung des Comité d'Examen v. 11/12. September 1907 A. et D. III. S. 633.

spricht vom „nächsten Heimathafen“. Dieser wird wohl in den meisten Fällen einwandfrei festzustellen sein, obwohl schon hier die weiter unten zu erörternde Frage auftauchen könnte, ob der nächste Heimathafen im Sinne der Reiserichtung des Schiffes oder in rein geographischem Sinne aufzufassen ist.

Bei der Berechnung des Kohlenquantums wird der Neutrale zunächst auf die Schwierigkeit der Frage stossen, mit welcher Geschwindigkeit die Fahrt ausgeführt werden darf; denn je grösser die Geschwindigkeit desto grösser auch der Kohlenverbrauch. Der japanische Vorschlag auf der Haager Konferenz sprach von einer „vitesse économique“, also von einer mittleren Geschwindigkeit, durch die jedenfalls kein allzuschnelles Vorwärtskommen gewährleistet wird.[1]) „Aber“ – so führte Kontreadmiral *Siegel* als Fachmann aus – „die Geschwindigkeit kann wechseln je nach der Qualität der Kohle, dem Zustand der Dampfkessel und Maschinen, den Anweisungen und der Erfahrung des Personals“. Jedoch, wenn auch schliesslich alle notwendigen Angaben über die Rechnungsfaktoren von dem Kommandanten des Schiffes gemacht werden können, so würde doch die ganze Berechnung hinfällig, sobald die Witterungsverhältnisse oder die Ungunst des Meeres eine regelmässige Fahrt des Schiffes verhinderten. Das Schiff, das unter normalen Umständen den betreffenden Hafen hätte erreichen können, setzt sich der Gefahr aus, auf halber Strecke liegen zu bleiben und wird vielleicht, seeuntüchtig, wie es infolge Kohlenmangels ist, eine leichte Beute des Gegners.

In einem Falle verfehlt ferner die Nächste-Hafen-Regel nicht nur völlig ihren Zweck, sondern trägt sogar zu einer unzulässigen Begünstigung des kriegführenden Schiffes bei. Liegt der nächste Heimathafen in grösserer Entfernung, so ist das Schiff unter Umständen berechtigt, soviel Feuerungsmaterial einzunehmen, als es überhaupt unter Benutzung sämtlicher Räume – nicht nur der

---

[1]) Hierzu führt Dupuis aus: „La vitesse économique n'est pas une vitesse de combat; elle ne permet ni d'attaquer un navire plus alerte ni de se soustraire à une attaque menée à bonne allure; elle met donc le vaisseau qui y est condamné à la discrétion de toute force supérieure de l'ennemi; elle ne lui laisse la chance d'atteindre le port national le plus proche qu'à la condition de ne point rencontrer d'adversaires moins dépourvus“ Ann. XXIII. S. 71.

„eigentlichen Kohlenbunker" – zu fassen vermag. Derartige übermässige Kohlenlieferungen, die die Leistungsfähigkeit über das Normalmass steigern, berühren aber das Gebiet der Neutralitätsverletzungen zum mindestens sehr eng. Um diese Gefahr zu vermeiden hat man anstelle des „nächsten Heimathafens" den „nächsten neutralen Hafen" setzen wollen [1]), doch wären die hierdurch erwachsenden Beschränkungen unter Umständen allzu gross geworden, anderseits wäre diese Regelung nicht mit der Drei-Monat-Regel in Einklang zu bringen gewesen. [2])

Eine weitere Frage ist die, ob der Neutrale in die Prüfung einzutreten hat, ob auch Garantien dafür vorhanden sind, dass das Schiff von den Kohlen auch einen bestimmungsgemässen Gebrauch machen wird; also auch tatsächlich den nächsten Heimathafen unverzüglich aufsuchen und nicht etwa mit Hülfe des erlangten Kohlenvorrates kriegerische Unternehmungen betreiben wird.

Auf diese Frage gab Sir Ernest *Satow* auf der Haager Konferenz eine Antwort, wonach die „Nächste-Hafen-Regel" einen „einfachen Rechnungsmodus festsetze und für den Neutralen keinerlei Verpflichtung schaffe, die Bestimmung des Schiffes zu prüfen." Dieser Erklärung fügte *Renault* als Berichterstatter hinzu, dass die Regel „ebenfalls keine Verpflichtung für den Kriegführenden einschliesst, sich auch tatsächlich nach irgend einem Bestimmungsorte zu begeben." [3]) Ob in der Auslegung *Satows* sich tatsächlich die Anschauungen und Tendenzen der englischen Regierung wiederspiegeln, scheint fraglich, denn sie steht in merkwürdigem Widerspruch mit den ägyptischen Neutralitätsregeln v. 10. Febr. 1904, die erwähntermassen vom Schiffskommandanten eine schriftlich-ehrenwörtliche Erklärung verlangten, den angegebenen Bestimmungsort auch unverzüglich aufzusuchen. Sollte diese ägyp-

---

[1]) vergl. z. B. den spanischen u. japanischen Vorentwurf zum XIII. Abkommen in Art. 5 bzw. 4 Annexes 46 bzw. 47 A. et D. Bd. III. S. 700 bzw. 701.

[2]) Sehr fraglich scheint die Schlussfolgerung, die Jäckel machen zu können glaubt. Er sagt: „Da die Haager Konferenz immer nur von Kohleneinnahmen bis zum nächsten Hafen des Heimatlandes spricht, so kann man daraus indirekt den Schluss ziehen, dass der Neutrale die Kohleneinnahme überhaupt nicht gestatten darf, wenn . . . das Schiff sich in solcher Entfernung von den Heimathäfen befindet, dass auch die einmalige Füllung seiner eigentlichen Kohlenbunker es nicht instand setzt, sie zu erreichen" S. 113/114.

[3]) A. et D. III. S. 506.

tische Verordnung, von welcher der mit den politischen Bestrebungen seiner Regierung wohl vertraute *Lawrence* sagte: „we shall not be going far astray if we ascribe its adoption to British influence“ [1]) bis zur Haager Konferenz wirklich so in Vergessenheit geraten sein? Derartige Bedingungen aber, wie sie die ägyptische Regel vorschrieb, müssen als durchaus unzulässig angesehen werden. Der neutrale Staat hat sich in keiner Weise in die Feindseligkeiten einzumischen, das ist unbestrittene Regel! Die inquisitorischen Untersuchungen nach der militärischen Bestimmung des betreffenden Kriegsschiffes und das Verlangen der neutralen Behörde, unverzüglich die Fahrt nach einem bestimmten Hafen aufzunehmen, ist nicht nur als ein Eingriff in die Rechte des kriegführenden Staates und des Kommandanten des Kriegsschiffes, sondern als eine unmittelbare Einmischung in den Gang der kriegerischen Unternehmungen anzusehen. [2])

Eine weitere Schwierigkeit erhebt sich mit der Frage, ob bei Bemessung der Kohlenmenge nach der Nächste-Hafen-Regel die beabsichtigte Fahrtrichtung der Kriegsschiffe in Betracht zu ziehen ist, oder ob schlechthin der im geographischen Sinne nächste Hafen der Berechnung dienen soll.

Dieser Streitpunkt war Gegenstand einer Rundfrage auf der Pariser Sitzung des Instituts im Jahre 1910. [3]) Die Antworten vielen damals verschieden aus: so sprachen sich für Berücksichtigung des Reisezieles *Harburger* und *Kebedgy* [4]) aus, während die Bestimmung des nächsten Heimathafens nach rein geographischen Rücksichten von *Holland* und *Westlake* befürwortet wurde. [5])

Für die praktische Handhabung der Nächste-Hafen-Regel kann nur diese letztere Auffassung in Betracht kommen, da erwähntermassen weder die neutralen Behörden das Recht haben, den Kommandanten des Kriegsschiffes nach dem Ziel seiner Reise

---

[1]) „War and neutrality“ S. 134.

[2]) Entgegengesetzter Meinung ist Westlake (Ann. XXIII. S. 135): „Il est d'une haute nécessité que les conditions, soit de destination, soit de conduite, auxquelles le ravitaillement est accordé soient rédigées par écrit et soient reconnues par le commandant secouru, avec promesse de s'y conformer.“

[3]) Questionnaire Nr. VI. Ann. XXIII. S. 29.

[4]) daselbst S. 147 bzw. 175. —

[5]) S. 139 bzw. 134.

auszuforschen, noch auch dieser zu entsprechenden Angaben verpflichtet werden kann.

Vergegenwärtigt man sich alle diese Schwierigkeiten, die sich der Kohlenberechnung nach dem System des nächsten Heimathafens entgegenstellen, so kann man sich kaum der Einsicht verschliessen, dass die Regel, trotzdem sie schon vor einem halben Jahrhundert ihren Eingang in das internationale Seekriegsrecht gefunden hat und erst neuerdings durch die Haager Konferenz sanktioniert worden ist, als unzweckmässig verworfen werden muss.[1])

Auf der Haager Konferenz wurde der Vorschlag gemacht, die Nächste-Hafen-Regel dadurch zu ersetzen, dass man die Menge der einzunehmenden Kohlen nach der Quantität berechnete, die erforderlich ist, um das Schiff eine bestimmte, in Längeneinheiten auszudrückende Strecke zu befördern.[2])

Der gleiche Gedanke tauchte im Jahre 1910 wieder im Institut de droit international auf.[3]) Dieser Berechnungsmodus hat jedoch gegenüber der Nächste-Hafen-Regel als einzigen Vorteil den Umstand aufzuweisen, dass hier keine Gelegenheit gegeben ist, über Ziel und Zweck der Reise des Kriegsschiffes Rechenschaft zu fordern und ablegen zu müssen. Da er im übrigen keine der Schwierigkeiten der Nächste-Hafen-Regel vermeidet, besitzt auch seine Anwendung keinen wesentlich grösseren praktischen Wert.

Um zu einem einwandfreien Beschränkungsmittel der Kohleneinnahme zu gelangen, muss man alle die Berechnungsmethoden verwerfen, die eine Begrenzung der von den Schiffen zurückzulegenden Strecke zur Grundlage haben.

Einen richtigeren Weg zeigte erwähntermassen Deutschland auf der Haager Konferenz. Hier stellte die deutsche Delegation die „Regel der vollen Kohlenbunker“ auf[4]), die Kontreadmiral *Siegel* mit folgenden Worten vertrat: „Die Frage (der Kohlen-

---

[1]) vergl. de Lapradelle S. 30; Gaborit S. 352 ff.

[2]) in dem „technischen Comité“ der III. Kommission wurde eine Strecke von 1000 Meilen in Vorschlag gebracht. vergl. S. 103.

[3]) Kaufmann Ann. XXIII. S. 172.

[4]) vergl. S. 102.

lieferungen) wäre viel leichter zu regeln, wenn eine allgemeine Regel bestimmte, dass der Neutrale so viele Kohlen verabfolgen kann, als nötig sind, um die eigentlichen Kohlenbunker zu füllen. In diesem Falle würde dem Neutralen vom Kommandanten eine bestimmte Zahl genannt werden, die die fehlende Kohlenmenge angibt. Der neutrale Staat wäre in der Lage, sich Rechenschaft zu geben, dass diese Menge nicht überschritten ist, denn es ist nicht schwer festzustellen, dass die Bunker voll sind; die Kohlenlieferung würde alsdann eingestellt und jede Beschwerde und Reklamation wäre nunmehr vermieden." [1])

In der Tat verdient diese Regelung den Vorzug vor den erwähnten Regeln, da sie Schwierigkeiten vermeidet, die jenen ihren praktischen Wert nehmen. Insbesondere gestaltet sich bei der Regel der vollen Bunker die Berechnung der Kohlenmenge wesentlich einfacher: es fällt zunächst die Zeit und Mühe kostende Berechnung des noch vorhandenen Kohlenvorrates weg; ferner kommt nicht die Grösse des Schiffes, die individuelle Leistungsfähigkeit seiner Maschinen und des Heizerpersonals, noch auch die zu ermöglichende Geschwindigkeit rechnerisch in Ansatz; schliesslich erübrigt sich die Feststellung des nächsten Hafens.

Wenn auch die Regel der vollen Bunker auf der Haager Konferenz in soweit Berücksichtigung gefunden hat, dass sie als Dispositivvorschrift in das XIII. Abkommen aufgenommen wurde, so ist doch im Interesse der Neutralen zu bedauern, dass die Mehrzahl der Staaten sich nicht dazu entschliessen konnte, mit der Nächste-Hafen-Regel zu brechen.

Auch die Ergebnisse der Pariser Sitzung des Institut de droit international tragen nicht dazu bei, den Einfluss der alten zugunsten der neuen Regel zu schmälern. Wir finden unter den Mitgliedern der III. Kommission eine ganze Reihe, die die Nächste-Hafen-Regel noch immer befürworten [2]), und diejenigen, die für die Theorie der vollen Kohlenbunker eintreten, fügen

---

[1]) Sitzung vom 11./12. September 1907 A. et D. III. S. 634.

[2]) Westlake, Holland, Harburger, Kebedgy Ann. XXIII. S. 134, 139, 147, 175.

zum Teil noch einschränkende Klauseln bei.[1]) Der Berichterstatter *Dupuis* selbst erklärt sich, seiner ganzen freiheitlichen Auffassung des Gastrechtes entsprechend, für einen Feind jeglicher Beschränkung, hält aber die Theorie der vollen Bunker für durchaus annehmbar. Eine nicht gerade glückliche Regelung stellt die Verbindung beider Theorien in seinem Gastrechtsentwurf dar, wo die Materie in der Weise geregelt wurde, dass das System der vollen Kohlenbunker zur Anwendung komme „au moins dans la mesure où il s'agit de réparer les conséquences d'un accident de mer"; in allen anderen Fällen hingegen die Nächste-Hafen-Regel platzgreifen soll.[2]) Es ist jedoch schwer zu ersehen, warum gerade das Vorliegen von Seeunfällen zu einem Wechsel der Berechnungsmethoden der Kohlenmenge Anlass geben soll. Ob der bestimmungsgemässe Verbrauch oder die Folgen eines Seeunfalles den Kohlenbestand vermindert haben, muss an sich vollständig gleichgültig bleiben und kann hier um so weniger von Bedeutung sein, als der Neutrale in Ausübung des Gastrechtes gemäss der Nächste-Hafen-Regel dem Kriegführenden je nach Entfernung des nächsten Heimathafens bald eine grössere, bald eine geringere Kohlenmenge liefert, als diesem bei Anwendung der Regel der vollen Bunker gewährt würde. Diese Tatsache aber macht die Dupuis'sche Regelung hinfällig, durch die doch wohl das von Seeunfällen betroffene Schiff günstiger gestellt werden soll.

Der praktischen Anwendung der Drei-Monats-Regel stellen sich im allgemeinen weniger Hindernisse entgegen, als wie sie die Regel des nächsten Heimathafens aufzuweisen hat. Dennoch wird sich zeigen, dass auch sie an mancherlei Misständen leidet, die ihre Daseinsberechtigung in Frage stellen.

Ein Umstand muss ihr jedoch zugute gehalten werden: den Zweck, den sie verfolgt, erreicht sie völlig; ihr Fehler aber

[1]) Lehr: „L'Etat neutre ne peut autoriser le navire belligérant à compléter ses soutes de combustibles que dans la mesure où avant l'accident de mer, elles étaient pleines"; er nimmt also diese Regel nur in dem Falle an, wo es sich um Ergänzung der Kohlenbestände handelt, die infolge eines Seeunfalles vernichtet worden sind. Ann. XXIII. S. 143 — de Lapradelle spricht sich für Zulässigkeit der Kohlenlieferungen bis zur Ergänzung des Normalfriedensbestandes aus. a. a. O. S. 129 Art. 9 des Entwurfes (vergl. Anhang C).

[2]) Art. 7 des Entwurfes Ann. XXIII. S. 97 (siehe Anhang B).

ist, dass sie weit über das Ziel hinausgeht. Sie soll ein häufiges Zurückkehren der Kriegsschiffe in die neutralen Häfen zum Zwecke der Kohleneinnahme unmöglich machen. Denn gerade eine öftere Wiederholung derselben ist in erster Linie geeignet, einen Hafen zur Operationsbasis zu stempeln. Dies und nur dies soll vermieden werden, und es entsteht daher die Frage, ob die Drei-Monats-Regel dieser Anforderung gerecht wird.

Die Regel setzt sich, sowohl nach ihrer ursprünglichen Fassung des Jahres 1862, als auch nach dem Text des 20. Art. des XIII. Abkommens aus zwei Vorschriften zusammen: nach der ersten ist eine erneute Kohleneinnahme vor Ablauf von drei Monaten verboten, nach der zweiten erstreckt sich dies Verbot nicht nur auf den Hafen der ersten Kohleneinnahme, sondern auf sämtliche Häfen des betreffenden Staates.

Was die Frist von drei Monaten angeht, so ist sowohl auf der Haager Konferenz als auch im Institut de droit international im Jahre 1910 darauf hingewiesen worden, dass dieser Zeitraum den heutigen Verhältnissen nicht mehr angemessen ist. In diesem Sinne sagt *Harburger* mit Recht, diese Drei-Monats-Regel stamme aus vergangenen Zeiten; sie sei im Hinblick auf den heutigen Zustand der Dinge im allgemeinen und mit Rücksicht auf den heutigen Stand der Maschinentechnik im besonderen, dank deren ein Krieg voraussichtlich nur eine verhältnismässig kurze Dauer haben werde, viel zu lang.[1])

Ist dann — so wird man sich zunächst fragen müssen — eine zeitliche Begrenzung überhaupt erforderlich? Im Institut de droit international sprachen sich *Dupuis* und *A. Rolin* für eine Beseitigung jeglicher Beschränkungen in dieser Richtung aus.[2]) Damit wäre aber den Interessen der Kriegführenden weit mehr gedient, als denen der Neutralen. Auf der Haager Konferenz ist oft betont worden, dass den Neutralen feste Regeln anhand gegeben werden müssen, deren pflichtgemässe Beachtung sie der Verantwortlichkeit für etwaige Neutralitätsverletzungen entheben soll. Es ist für den neutralen Staat nicht immer leicht zu beurteilen, wann

[1]) Ann. XXIII. S. 148.
[2]) Ann. XXIII. S. 81 bzw. 165.

durch wiederholte Kohleneinnahme innerhalb eines mehr oder weniger langen Zeitraumes ihre Gewässer zur Operationsbasis werden, und je schwächer der betreffende Staat ist, desto leichter wird er etwaigen Reklamationen und Beschwerden zum Opfer fallen. Daher auch hier die Forderung: feste Regeln! Diese aber können im vorliegenden Falle nur durch Festlegung einer bestimmten Frist geschaffen werden, und da besondere Grundsätze für ihre Bemessung nicht aufgestellt werden können, so muss sie eben willkürlich, jedoch unter Berücksichtigung der Interessen der Neutralen und der Kriegführenden angenommen werden. Lässt eine vernünftige Würdigung der Verhältnisse die Frist von drei Monaten als übertrieben erscheinen, so muss eben derjenige kürzere Zeitraum an ihre Stelle gesetzt werden, der den heutigen Seekriegsverhältnissen am meisten angepasst ist. In diesem Sinne scheint am wenigsten gegen die von *Harburger* vorgeschlagene Frist von einem Monat einzuwenden zu sein, ein Zeitraum, dessen Einführung mehrfach Anklang gefunden hat und auch von *Dupuis* in den Entwurf seines Gastrechtsreglements aufgenommen wurde.[1])

Die zweite Beschränkung, die die Drei-Monats-Regel in sich schliesst, ist lokaler Art: eine Kohleneinnahme darf innerhalb der festgesetzten Frist „in keinem Hafen desselben Staates“ erfolgen.

Diese Regel hat Berechtigung, soweit es sich um Häfen handelt, die einem gemeinschaftlichen Meeresgebiet angehören, wo die Gefahr nicht ausgeschlossen ist, dass eine wiederholte Kohlenaufnahme das neutrale Gebiet zur Operationsbasis macht.

Liegen hingegen die Häfen an völlig von einander getrennten Meeren, so verliert die Regel jeden inneren Grund. Dies wird vielfach im Verhältnis der Kolonien und Protektorate zum Mutterlande der Fall sein. Es ist schlechterdings nicht einzusehen, wie z. B. ein Hafen Britisch-Indiens dadurch zur Operationsbasis wird, dass einige Wochen vorher dasselbe Schiff in einem Hafen der Südküste Englands oder auf Malta Kohlen eingenommen hat. Eine Kohlenverweigerung in solchem Falle entbehrt jeder

---

[1]) Harburger daselbst S. 148; de Lapradelle; Dupuis Art. 8 des Entwurfes S. 97.

sachlichen Grundlage und führt zu einer durch nichts gerechtfertigten Erschwerung der Schiffahrt.

Von solchen Gesichtspunkten ausgehend hat wohl *Harburger* im Institut den Vorschlag gemacht, die Kolonien und Protektorate von der allgemeinen Regel auszunehmen. Es wäre unlogisch, die Kohleneinnahme in zwei Häfen des Mutterlandes, die weiter auseinander liegen, als ein Metropolitan- und ein Kolonialhafen, zu verbieten.[1] [2]

Um diesen Schwierigkeiten einigermassen zu entgehen, scheint nur ein Ausweg übrig zu bleiben, nämlich die wiederholte Kohleneinnahme in solchen Häfen zu verbieten, die innerhalb einer bestimmten, in Längeneinheiten ausdrückbaren Entfernung von einander liegen.[3] Freilich würde eine internationale Einigung über die Ausdehnung dieser Kohlenverweigerungszone auf die gleichen Schwierigkeiten stossen, wie die analogen Bestrebungen bei der Nächste-Hafen-Regel.[4]

Es ist oben der Standpunkt vertreten worden, dass ein neutraler Staat an sich berechtigt ist, mehreren Schiffen derselben Nation gleichzeitig in seinen Häfen Zulass und Aufenthalt zu gewähren, ohne sich schon durch diese Tatsache einer Verletzung seiner Neutralität schuldig zu machen, dass es aber im Interesse der Entlastung jener Staaten von ihrer Verantwortlichkeit ist,

---

[1]) Harburger Ann. XXIII. S. 148.

[2]) vergl. auch Dupuis daselbst S. 80. In diesem Sinne will de Lapradelle in der auch von ihm befürworteten „Einmonatsregel" die Klausel einführen: „Les deux fournitures à moins d'un mois d'intervalle dans un port métropolitain et dans un port colonial, seraient subordonnées à la condition que la moindre distance par mer, de la colonie à la métropole, fût supérieure à la plus grande distance séparant deux ports métropolitains". Ann. XXIII. S. 80. Aber auch diese Regelung würde die Bedenken nicht völlig beheben!

[3]) Diesen Vorschlag machte auch Dupuis, jedoch unter grundsätzlicher Verwerfung einer Zwischenfrist Ann. XXIII. S. 81. — Eine entsprechende Regelung enthält auch sein Entwurf in Art. 8 (hier unter Einführung einer Frist von einem Monat) S. 97 (Anhang B).

[4]) Als heftige Gegner der Drei-Monats-Regel erweisen sich auch de Lapradelle in seiner Schrift: „La nouvelle thèse du refus de charbon" und in Anschluss an ihn Gaborit (S. 368 f.). De Lapradelle sucht den Beweis zu führen, dass die konsequente Durchführung der Dreimonatsregel zu den beiden Folgerungen führen müsse: 1^0 que le même port ne peut avant trois mois fournir du charbon à aucun autre navire de guerre de la même nation; 2^0 que la fourniture que ne peut pas être successive, à plusieurs unités, peut encore moins être simultanée" S. 31 a. a. O.

Zahlbeschränkungen einzuführen. Unter ähnlichem Gesichtspunkte erscheint hier die Frage, ob einer Mehrheit von Schiffen des gleichen Kriegführenden die Einnahme von Kohlen gestattet werden darf. An und für sich ist die Lieferung von Kohlen an einen kleineren oder grösseren Verband von Schiffen gerade so harmlos, wie die Bekohlung eines einzelnen Schiffes, denn ob sich die Kriegsschiffe hintereinander oder gleichzeitig in einem neutralen Hafen mit Kohlen versorgen, ist gegenüber der Tatsache, dass sie in demselben nur eine Vermehrung ihrer navigatorischen Tüchtigkeit bewerkstelligt haben, gleichgültig. Auch hier müssen wieder, unabhängig von der Zahl der Schiffe, besondere Umstände vorliegen, die ihrerseits der Kohlenlieferung an eine Mehrheit von Schiffen einen verdächtigen Charakter geben. Es wäre daher unlogisch, wenn Staaten, die für den einfachen Aufenthalt der Schiffe keine Zahlbegrenzung in ihre Gesetzgebung aufgenommen haben, die Kohlenlieferung an eine Gruppe von Schiffen grundsätzlich verweigern wollten.[1])

Ein Fall, der die Annahme des Missbrauches eines neutralen Hafens zu Zwecken kriegerischer Operationen nahe legt, ist die Kohleneinnahme von seiten solcher Kriegsschiffe, die sich auf der Fahrt nach dem Kriegsschauplatz befinden.

Wir sahen, wie England diesen Sonderfall im geeigneten Augenblick durch seine Gesetzgebung (Malteser Erlass vom 13. August 1904) regelte, um eine legale Handhabe für die völlige Kohlenverweigerung gegenüber der nach dem Orient fahrenden Baltischen Flotte zu erlangen. Gerade aus diesem Beispiel ergibt sich die ungeheuere Wichtigkeit dieser Frage. Denn von dem Bestehen oder nicht Bestehen eines derartigen Verbotes ist in vielen Fällen die Durchführbarkeit eines Seekrieges abhängig, da eine Flotte, die sich nicht gerade auf dem Rückzuge befindet, sich gewöhnlich immer auf dem Wege nach dem Kriegsschauplatze oder bereits in dessen Nähe befindet.

Die englisch-japanischen Bemühungen, durch die Haager Konferenz ein solches Verbot zum Gesetz zu erheben, scheiterten

---

[1]) vergl. de Lapradelle a. a. O. S. 34: „La fourniture simultanée à un même groupe de navires demeure permise".

seinerzeit, sodass sich eine entsprechende Bestimmung wie erwähnt heute nicht in dem XIII. Abkommen vorfindet. Diese Niederlage der englischen Anschauung beruhte freilich weniger auf Gründen, die in der Natur der Sache selbst liegen, als vielmehr auf den entgegengesetzten politischen Interessen anderer Nationen.

Das Ausschlaggebende für die Beurteilung der Frage ist die mehr oder weniger grosse Nähe des Kriegsschauplatzes. Es kann nicht in Abrede gestellt werden, dass die Gestattung einer Kohleneinnahme auf dem Kriegsschauplatze selbst oder in dessen unmittelbarer Nähe, oder auch zu dem Zwecke, das Schiff in ununterbrochener Fahrt und geradeswegs auf den Schauplatz der Feindseligkeiten zu führen, zum mindesten ein die Neutralität sehr gefährdendes Vorgehen ist. Liegt jedoch der Kriegsschauplatz in weiterer Entfernung, sodass noch wiederholte Kohleneinnahmen erforderlich sind, um das Schiff dorthin zu führen, so dienen die eingenommenen Kohlen nicht unmittelbar kriegerischen Unternehmungen, sondern in erster Linie navigatorischen Zwecken. Übereinstimmend sagt hierzu *de Lapradelle*: „Ce ne sont pas les actes de guerre plus ou moins lontains mais les actes de guerre rapprochés qui sont à considérer. Si l'acte n'est pas prochain, le territoire n'est pas une base.“[1])

In diesem Zusammenhang muss auf die Vorschrift des italienischen Codice di marina mercantile hingewiesen werden, wonach Kohlen den Kriegsschiffen der Kriegführenden erst nach einem 24 stündigen Aufenthalt in dem betreffenden Hafen gewährt werden. Der italienische Gesetzgeber ging von der Anschauung aus, dass nach Ablauf von 24 Stunden nach Einlass des Schiffes die Möglichkeit zur Benutzung der Kohlen zu unmittelbaren Kriegsoperationen hinlänglich vermindert sei. Um so weniger Grund liegt alsdann für eine Kohlenverweigerung vor, wenn die Kriegsschiffe noch Wochen und Monate von den ersten Feindseligkeiten entfernt sind. Nur die letzte Kohleneinnahme, die dem Schiffe die Fähigkeit gibt, nunmehr unmittelbar auf dem

[1]) a. a. O. S. 32.

Gefechtsfeld zu erscheinen und sich an kriegerischen Unternehmungen zu beteiligen, könnte verdächtig erscheinen, aber — und hier sei wiederum ein sehr richtiger Ausspruch *de Lapradelles* angeführt — „uniquement si le neutre avait conscience de servir de base à un dessin précis, et non pas d'instrument approximatif à quelque incertain rencontre.“[1]) Hierbei ist zu beachten, dass der Neutrale weder das Recht noch die Verpflichtung hat, auf den Kriegsschiffen der Kriegführenden nach Ziel und Zweck der Fahrt Nachforschungen anzustellen. Wenn er der Überzeugung ist, dass seine Häfen nach den vorerwähnten Gesichtspunkten durch Gewährung der Kohleneinnahme zur Operationsbasis werden, so ist er berechtigt und verpflichtet, die Kohlenlieferung zu verweigern. — Für solche Fälle aber feste, ein für alle Male gültige Regeln aufzustellen, erscheint als ein Ding der Unmöglichkeit, namentlich auch aus dem Grunde, weil die Folgen hiervon vielfach die Begünstigung der gegnerischen Kriegspartei sein würde.

Schliesslich bleibt noch die Frage der Kohleneinnahme durch Transportschiffe zu erörtern, die praktisch grossenteils mit der Frage zusammenfällt, ob innerhalb der neutralen Küstengewässer Feuerungsmaterial eingenommen werden kann; denn, soweit es sich um Kohlenübernahme auf hoher See handelt, kann eine Gefährdung der Neutralität nicht in Betracht kommen.

Auf der Haager Konferenz brachte England in seinem Vorentwurf die Bestimmung, dass die Küstengewässer als Operationsbasis zu betrachten sind, wenn die Kriegsschiffe sich in den neutralen Gewässern durch Hilfsschiffe ihrer eigenen Flotte verproviantieren.[2]) [3]) Der englische Vorschlag stiess jedoch in der III. Kommission auf eine heftige Gegnerschaft, die namentlich von Deutschland, Russland, Frankreich und Italien ausging. Dies veranlasste schliesslich Englands Verzicht auf die Durchsetzung der Regel und deren Nichtaufnahme in das Abkommen.

---

[1]) a. a. O. S. 33. —

[2]) A. et D. III. Annexe 44 Art. 10 S. 696.

[3]) Der gleiche Gedanke findet sich schon in dem Malteser Neutralitätserlass des Jahres 1904, wo England die Kohlenübernahme aus eigenen Transportschiffen gegenüber einer Flotte auf der Fahrt nach dem Kriegsschauplatz verbot. s. Anm. 1 S. 99.

Im Institut de droit international warfen die Berichterstatter die gleiche Frage in ihrem für die Pariser Sitzung ausgearbeiteten Questionnaire auf, beschränkten sie jedoch dabei auf „Transportschiffe, die ihre Ladung ausserhalb der neutralen Häfen eingenommen haben".[1])

Die Beantwortung dieser Rundfrage fiel wieder sehr verschieden aus je nach dem mehr oder weniger liberalen Standpunkt, den die einzelnen Kommissionsmitglieder einnahmen. *Dupuis, de Lapradelle, Holland* und *A. Rolin*[2]) traten für die Gestattung der Einnahme von Feuerungsmaterial durch derartige Transportschiffe ein, wohingegen *Harburger, den Beer Poortugael, Kaufmann, Kebedgy, Lehr* und *Westlake*[3]) also die überwiegende Mehrheit, den entgegengesetzten Standpunkt einnahmen. Jedoch machten *Harburger* und *Kaufmann* eine Ausnahme für die Fälle, in denen nach ihrer Ansicht eine Verproviantierung auch in den Häfen gestattet ist.

Infolge des vorwiegend negativen Standpunktes der III. Kommission entschied *Dupuis* in seinem Entwurf die Frage dahin, dass der neutrale Staat innerhalb seiner Gewässer jegliche Verproviantierung, die in neutralem Hafen unerlaubt sein würde, verbieten muss, selbst wenn sie durch Transportschiffe des neutralen Staates bewerkstelligt werden sollte, die ihre Ladung ausserhalb seiner eignen Häfen eingenommen haben.[4])

Unberücksichtigt liess bei dieser Regelung das Institut den Fall, dass die Transportschiffe ihre Kohlen den neutralen Häfen selbst entnommen haben. Es kommt jedoch überhaupt gar nicht darauf an, wo die Kohlen ursprünglich herstammen, mögen sie nun aus dem Gebiet des Kriegführenden, aus den Vorräten des neutralen Uferstaates oder auch irgend einer andern neutralen Macht herrühren. Massgebend ist ausschliesslich die Tatsache, dass eine Kohleneinnahme innerhalb eines neutralen Hoheitsbereiches vorgenommen wird. Daher ist auch z. B. die Anschauungsweise *Gaborits* verfehlt, der schlechthin die Übernahme

---

[1]) Questionnaire Nr. XIII. Ann. XXIII. S. 30.
[2]) vergl. Ann. XXIII. S. 94.
[3]) daselbst S. 150, 157, 174, 176, 144, 137.
[4]) Art. 14.

von Feuerungsmaterial in neutralen Küstengewässern aus dem Grunde für zulässig hält, weil die von den neutralen Staaten geleistete Beihülfe im Gegensatz zu den Verhältnissen, wie sie in den Häfen vorliegen, gar nicht in Betracht käme.[1]) Die Tatsache, dass eine unmittelbare Unterstützung durch den neutralen Staat gar nicht vorliegt, wenn z. B. ein Kriegsschiff durch Schiffe der eigenen Flotte aus eigenen Depots stammende Kohlen in neutralen Küstengewässern übernimmt, ändert nichts an dem Umstand, dass das neutrale Wassergebiet in dem Augenblick zur Operationsbasis wird, wenn in einer nach Lage des Falles unzulässigen Weise die Kohlenaufnahme unzulässige Dimensionen annimmt oder aus sonstigen Gründen unstatthaft ist. Durch ein solches Vorgehen würde die betreffende Kriegspartei sich zweifellos einer Neutralitätsverletzung schuldig machen, in gleicher Weise wie der neutrale Staat, der es unterlässt, die in seiner Macht stehenden Gegenmassregeln zu treffen.

Massgebend für die Zulässigkeit der Kohleneinnahme in neutralen Gewässern sind also die gleichen Gesichtspunkte, die auch für die Kohlenlieferungen in den Häfen zur Geltung kommen. Demnach ist der *Dupuis*'sche Standpunkt, wie er in dem Gastrechtsentwurf zum Ausdruck kommt, durchaus richtig, freilich mit der Massgabe, dass diese Regel unterschiedslos für alle Fälle gilt, wo es sich um Einnahme von Feuerungsmaterial in neutralen Gewässern handelt.

§ 19. Das Gastrecht gegenüber Flüchtlingen, sowie Kranken, Verwundeten und Schiffbrüchigen.

1. Das Gastrecht der Flüchtlinge.

Die Lage der Kriegsschiffe Kriegführender, die auf der Flucht vor dem Feinde in einem neutralen Hafen Schutz suchen, ist bereits Gegenstand eingehender Erörterung gewesen.[2]) Es wurde hier der Standpunkt vertreten, dass in solchem Falle den Neutralen die Pflicht obliegt, das Schiff für die weitere Dauer

[1]) Gaborit S. 319.
[2]) s. oben S. 51 f.

der Feindseligkeiten zu entwaffnen und in dem Hafen zurückzuhalten. Diesem Grundsatz entsprechend hat sich auch die Lage der in die neutralen Häfen flüchtenden Mannschaften zu gestalten.

Das Gastrecht, das der Neutrale den Flüchtlingen gewährt, hat in den Geboten der Menschlichkeit seinen Grund und seine Grenze. Die Flüchtlinge finden in den neutralen Häfen Schutz und Unterhalt: mehr können sie nicht verlangen und mehr darf ihnen nicht gewährt werden.

Damit die Ausübung des Gastrechtes den neutralen Staat mit seinen Neutralitätspflichten nicht in Widerstreit bringt, hat er alle in seiner Macht stehenden Vorkehrungen zu treffen, um einen Missbrauch seines Gebietes durch die Aufnahme der Flüchtlinge zu verhindern. In dieser Beziehung besteht kein Unterschied zwischen den Flüchtlingen eines Land- oder Seekrieges, und nur soweit kommt überhaupt eine verschiedene Behandlung beider Gruppen in Betracht, als durch die geographischen Verhältnisse, insbesondere durch den Umstand, dass das Seegebiet, also der Kriegsschauplatz, hauptsächlich nur durch die Häfen und Reeden zugänglich ist, eine Unterscheidung praktisch notwendig wird.

Der neutrale Staat hat dafür einzustehen, dass die Flüchtlinge sich in keiner Weise mehr an irgend welchen Kriegunternehmungen beteiligen. Die Art ihrer Behandlung hängt davon ab, was der Neutrale mit Rücksicht auf seine persönliche Sicherheit und seine Machtmittel für erforderlich hält, um die Flüchtlinge dauernd dem Kampfe zu entziehen.

In diesem Sinne bestimmt der Art. 24 Abs. 3 des Haager XIII. Abkommens, dass die festgehaltenen Offiziere und Mannschaften auf den Schiffen gelassen oder auf einem anderen Schiff oder an Land untergebracht, und beschränkenden Massregeln, deren Auferlegung nötig erscheint, unterworfen werden können. Eine besondere Bestimmung ist für die Offiziere getroffen, deren Freilassung nämlich statthaft ist, wenn sie sich auf Ehrenwort verpflichten, das neutrale Gebiet nicht ohne Erlaubnis zu verlassen (Abs. 4, Art. 24).[1]) Diese Vorschriften entsprechen im

[1]) Die Bestimmungen des Absatzes 2—4 des Art. 24 betreffen nicht ausdrücklich den Fall der Gewährung des Gastrechtes gegenüber den Flücht-

grossen ganzen den Bestimmungen des „Abkommens, betreffend die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte und Personen im Falle eines Landkrieges“ [1]); nur ist bei den Seekriegsverhältnissen der Unterschied hervorzuheben, dass wegen der erwähnten lokalen Verschiedenheiten eine „Unterbringung möglichst weit vom Kriegsschauplatz“ nicht erforderlich ist.

Die Festhaltung der Flüchtlinge ist übrigens keine Gefangenschaft, und es dürfen infolge dessen die Beschränkungen, die den Mannschaften aus Sicherungsgründen aufzuerlegen sind, nicht das Mass dessen überschreiten, was zur Durchführung des erwähnten Zweckes erforderlich ist.

Was die Art der Unterhaltsgewährung angeht, so existieren hierüber zur Zeit noch keine Sondervorschriften, doch können hier die einschlägigen Bestimmungen des V. Abkommens der II. Haager Konferenz übernommen werden. Danach hat in Ermangelung einer besonderen Vorschrift der neutrale Staat den der Festhaltung unterliegenden Personen Nahrung, Kleidung und die durch die Menschlichkeit gebotenen Hilfsmittel zu gewähren.“ [2])[3])

2. Das Gastrecht der Kranken, Verwundeten und Schiffbrüchigen.

Ähnlich den Flüchtlingen sind die in die neutralen Häfen eingebrachten Kranken, Verwundeten und Schiffbrüchigen zu be-

---

lingen. Von solchen ist überhaupt in dem Abkommen nicht die Rede. Die Vorschrift betrifft ganz allgemein den Fall, dass „Kriegsschiffe Kriegführender von einer neutralen Macht festgehalten werden.“ Da die Zurückbehaltung flüchtender Kriegsschiffe Pflicht der Neutralen ist, so unterliegen auch Mannschaften und Offiziere den Vorschriften des Art. 24 Abs. 3—4. Angelehnt sind diese Bestimmungen an den Sonderfall, dass in neutrale Häfen zugelassene Kriegsschiffe sich den Anordnungen der Behörden nicht fügen. - Der englische Vorentwurf wollte übrigens ausdrücklich die Internierungspflicht gegenüber Flüchtlingen einführen, und die Art. 22 u. 23 enthielten die näheren Vorschriften über die Behandlung von Mannschaften und Offizieren. vergl. A. et D. III. Annexe 46.

[1]) 2. Kapitel des V. Abkommens vom 18. Okt. 1907.

[2]) Art. 12 des V. Abkommens.

[3]) Nach Absatz 2 dieses Artikels sind die durch die Unterbringung entstandenen Kosten nach Friedensschluss zu ersetzen. — vergl. Art. 24 des englischen Vorentwurfes a. a. O. S. 698; ferner Art. 7 der „Textes votés en 1906 par l'Institut sur le régime de la neutralité“ Ann. XXIII. S. 36 (desgl. Ann. XXI. S. 386); vergl. auch Art. 58 des alten Abkommens betreffend die Gesetze und Gebräuche des Landkrieges nebst den diesbezüglichen Ausführungen bei Meurer Bd. II. § 70 S. 321 ff.

handeln. Hier steht der Pflicht zur Gewährung eines weitgehenden Gastrechtes, das durch die Forderungen der Menschlichkeit geboten ist, wiederum die Verpflichtung der Neutralen gegenüber, alles zu tun, um eine spätere Beteiligung der Aufgenommenen an den Kriegsunternehmungen unmöglich zu machen. Im übrigen ergeben sich nur praktische Unterschiede gegenüber der Behandlung der Flüchtlinge, die mit dem Umstand zusammen hängen, dass den Verwundeten und Kranken weniger strenge Beschränkungen aufzuerlegen sind; diese Milderung fällt jedoch weg, sobald die Betreffenden wieder hergestellt sind.

Das Institut de droit international hat sich mehrfach mit dieser Angelegenheit beschäftigt und bestimmte auf der Haager Tagung 1898: „Les malades et blessés tout en étant reçus et secourus, sont après guérison, internés, à moins d'être reconnus impropre au service militaire.“ [1])

Im gleichen Sinne, nur allgemeiner in der Formulierung sprach sich sodann das Institut gelegentlich der Genter Tagung 1906 in seinem „Régime de la neutralité“ aus, wo die Vorschrift folgendermassen gefasst ist: „L'Etat neutre peut donner asile aux blessés, malades et naufragés des belligérants. Il devra à moins d'un arrangement contraire avec les Etats belligérants, les garder de manière qu'ils ne puissent pas de nouveau prendre part aux opérations militaires.“ [2])

Diese Vorschrift wurde durch die II. Haager Konferenz fast wörtlich in das „Abkommen betreffend die Anwendung der Genfer Konvention auf den Seekrieg“ aufgenommen.[3])[4])

§ 20. Das Gastrecht gegenüber den Prisen.

1. Geschichtliche Entwickelung bis zur Haager Konferenz.

Seit alters her ist die Rechtstellung der Prisen in Ansehung des neutralen Gastrechtes gegenüber der Behandlung der Kriegs-

---

[1]) Ann. XVII. S. 285 Art. 42 Abs. 3.

[2]) Ann. XXIII. S. 36 Art. 8; vergl. auch Ann. XXI. S. 386 Art. 10.

[3]) Art. 15 des X. Abkommens. Betreffs Analogie mit den Vorschriften des Landkrieges vergl. Meurer Bd. II. § 72 S. 333.

[4]) über die ganze Materie siehe auch Kleen Bd. II. § 152 S. 27 ff. und § 153 S. 35. —

schiffe in neutralen Häfen eine andere gewesen. Der Grund hierfür ist darin zu sehen, dass die Prise als Beute eines Kriegführenden das unmittelbare Resultat einer kriegerischen Aktion ist; die Ausübung des Gastrechtes ihr gegenüber stellt also, wenigstens so lange eine ordnungsgemässe Aburteilung der Prise noch nicht stattgefunden hat, eine unzulässige Begünstigung dar.

Daraus ergibt sich, dass die Prisen grundsätzlich weniger günstig in den neutralen Häfen zu stellen sind als die Kriegsschiffe. Obwohl sich dieser Gedanke schon in der Ordonnance de la marine des Jahres 1631 findet, wo die Aufenthaltsdauer der Prisen im Gegensatz zu der unbefristeten der Kriegsschiffe auf 24 Stunden beschränkt war, hat er sich dennoch nicht bis zum heutigen Tage zu voller Anerkennung durchgerungen.

Man kann zwar namentlich seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die Tendenz beobachten, den Prisen in den neutralen Häfen mehr oder weniger weitgehende Beschränkungen aufzuerlegen, doch zeigen sich diesbezüglich in der Staatenpraxis noch wesentliche Verschiedenheiten.

Dies beweist vor allem ein Blick auf die Neutralitätserlasse, die innerhalb der letzten Jahrzehnte von den einzelnen Staaten erlassen worden sind. Einige Staaten haben sich jeglicher Regelung der Prisenverhältnisse enthalten, andere erklären ausdrücklich, den Prisen keine Beschränkungen auferlegen zu wollen [1]), wieder andere verwehren den Prisen das Einlaufen in ihre Häfen, sei es nun unbedingt, oder doch wenigstens in den Fällen, wo es sich nicht um eine Notlage handelt. Auch wurde vielfach eine Unterscheidung zwischen alleinfahrenden Prisen und solchen in Begleitung von Kriegsschiffen getroffen. So verweigerten während der letzten Seekriege Österreich-Ungarn, Dänemark, Schweden und Norwegen, sowie Portugal [2]) den nicht eskortierten Prisen den Zutritt zu ihren Häfen; England [3]), die Niederlande, Spanien, Ägypten und Japan [4]) den Prisen in Be-

[1]) Ver. Staaten von Amerika: Neutralitätsregeln vom 22. August 1870 „Neutralitätserlasse" Nr. 23.
[2]) „Neutralitätserlasse" Nr. 36, 65, 73 u. 83.
[3]) Neutralitätsregel vom 23. April 1898, daselbst Nr. 11.
[4]) daselbst Nr. 49 u. 51, 78, 76, 88, 94.

gleitung von Kriegsschiffen. Alle diese Staaten liessen besondere Notlage der Schiffe als Ausnahmefall gelten. Eine strengere Verordnung erliess jedoch England im Jahre 1904, das in seinen Neutralitätsregeln vom 11. Februar 1904 ohne Zulassung einer Ausnahme bestimmte: „No prize to be brought within British waters".[1])

Im Gegensatz zu der Praxis dieser Staaten stand bis zu den Tagen der Haager Konferenz Frankreich, das in Übereinstimmung mit seinen sonstigen freiheitlichen Tendenzen die Prisen ohne Unterschied und ohne auf Sonderfälle einzugehen auf die Dauer von 24 Stunden in seine Häfen aufnahm und diese Frist im Falle besonderer Notlage noch verlängerte.

Wenn auch somit die meisten Staaten die Zulassung der Prisen verbieten oder wenigstens beschränken, wäre es doch verfehlt, dieser vorwiegend angewendeten Praxis die Stellung einer Regel des internationalen Gewohnheitsrechtes einzuräumen. Dafür ist der Widerspruch zu gross, den diese Übung von verschiedenen Seiten erfahren hat. Auch eine Reihe namhafter Schriftsteller hat sich als Gegner sämtlicher Beschränkungen gezeigt.[2]) Dennoch kann nicht geleugnet werden, dass diese überaus liberale Auffassung gegenüber der Meinung der überwiegenden Mehrheit von Schriftstellern, die sich für die Beschränkungen aussprechen, die Ausnahme bildet.

Was diese Beschränkungen angeht, so gehen freilich die Ansichten hierüber wesentlich auseinander. Durchweg findet sich allerdings die Meinung vertreten, dass das Gastrecht den Prisen nur im Falle einer Notlage gewährt werden kann, mag nun das Schiff zum Anlaufen des Hafens durch Seenot oder Mangel an Lebensmittel oder Kohlen gezwungen sein.[3])

Andere Schriftsteller erweitern den Kreis dieser Fälle, indem sie auch dann unbehinderten Zutritt zu den Häfen gestatten, wenn

---

[1]) „Neutralitätserlasse" Nr. 14.

[2]) Hautefeuille S. 353; Schiattarella S. 65; Dupuis Ann. XXIII. S. 86.

[3]) So Kleen Bd. II S. 43; Dupuis a. a. O. S. 440; Verraes Bd. 2 S. 85; Holland in dem Aufsatz von „R" S. 1506; Bernsten S. 230.

sich das Schiff auf der Flucht vor seinem Gegner befindet oder eine Verfolgung auch nur zu befürchten hat.[1])

Das Institut de droit international hat sich in seinem Prisenreglement unter Anerkennung der Notwendigkeit, gewisse Beschränkungen aufzuerlegen, auf einen vermittelnden Standpunkt gestellt. Der Art. 59 dieses Reglements bestimmt, dass eine Prise in Begleitung eines Kriegsschiffes nur wegen Seenot oder, wenn sie von einem überlegenen Feind verfolgt wird in einen neutralen Hafen eingebracht werden kann. Jedoch enthalten die beiden folgenden Paragraphen die Anordnung, dass Kriegsschiff und Prise sobald wie möglich „nachdem sich der Sturm gelegt hat", den Hafen wieder zu verlassen haben, während im Fall der Flucht vor dem Feinde die Prise frei zu lassen ist.[2]) [3])

In Paris 1910 gingen die Ansichten jedoch wieder völlig auseinander. *Dupuis'* liberaler Standpunkt wurde bereits erwähnt, unterstützt wird er nur durch die gleiche Auffassung *A. Rolins.*[4]) Demgegenüber verbietet *Westlake* ausnahmslos jeglichen Zutritt der Prisen zu den neutralen Häfen mit folgenden Worten: „Solange eine Prise dem Nehmer noch nicht durch Urteilsspruch des Prisengerichtes zuerkannt ist, hört er nicht auf, einen Akt der Gewalt zu begehen und die Feindseligkeiten fortzusetzen."[5]) — Zwischen diesen beiden Antipoden stehen mehr oder minder mit einander übereinstimmend diejenigen, welche im Prinzip das Gastrecht den Prisen verweigern, jedoch Ausnahmen zulassen. Hierzu gehören *Harburger,* der Seenot oder Mangel an Lebensmittel und Feuerungsmaterial[6]), *Lehr,* der nur Seenot, und zwar auch nur soweit, als sie sich nicht als eine Folge eines Gefechtes und der-

---

[1]) Schiattarella S. 65 „Le ragione che muovono il sovrano neutrale ad accordare asilo alle nave belligeranti, cioè una tempesta, l'inseguimento del nemico, il timore di questi ostacoli, il fatto stesso della semplice lontananza delle coste della patria, ecc. bastano per autorizzare l'entrata nei suoi porti delle stesse prede." — ebenso Hautefeuille S. 352.

[2]) §§ 60, 61 des Prisenreglements Ann. IX S. 230.

[3]) Auf die gleichen Bestimmungen greift das Institut in seinem „Reglement sur le régime des navires dans les ports étrangers" aus dem Jahre 1898 zurück. Ann. XVII. Art. 44 S. 286.

[4]) Ann. XXIII. S. 168.

[5]) daselbst S. 136.

[6]) S. 148.

gleichen darstellt, als Ausnahme gelten lässt.[1][2] *Den Beer Potugael* schliesst sich den Haager Beschlüssen (s. den folgenden Abschnitt) an, billigt also die Vorschrift, nach welcher Prisen nur im Falle einer Notlage in die neutralen Häfen eingebracht oder auch bis zur Entscheidung des Prisengerichtes unter Sequester der neutralen Behörden gestellt werden können.[3] Diese letztere Vorschrift wird übrigens auch von *Harburger, Lehr, de Lapradelle* und *Kebedgy* befürwortet.[4][5]

2. Das Gastrecht der Prisen auf der Haager Konferenz.

Man kann nicht umhin zu behaupten, dass die Haager Konferenz die Frage des Prisenrechtes in durchweg befriedigender Weise gelöst hat. Durch die Einführung der Seequestrierungsmöglichkeit (s. u.) hat sie sogar einen wahrhaft liberalen Geist bewiesen, der ihr nicht immer zugesprochen werden kann. Allerdings ist auch das Ergebnis nicht ohne Kämpfe zustande gekommen.

Zunächst hat die Haager Konferenz im Zusammenhang mit der Behandlung der Neutralitätsverletzungen durch Eingriffe der Kriegführenden in den neutralen Hoheitsbereich den Fall ins Auge gefasst, dass eine Prise innerhalb der neutralen Gewässer gemacht worden ist. Für den Neutralen entsteht die Frage, wie er sich in der Ausübung seines Gastrechtes gegenüber der Prise und dem sie etwa begleitenden Kriegsschiffe bei solcher Gelegenheit zu stellen hat.

Die Konferenz hat sich hier im wesentlichen dem Art. 28 des englischen Vorentwurfes angeschlossen[6] und zwei Fälle unterschieden, von denen jedoch nur der eine mit der Gastrechtsfrage

---

[1]) S. 143.

[2]) Kebedgy lässt auch Ausnahmen zu, ohne sich jedoch näher darüber zu erklären S. 86.

[3]) S. 156.

[4]) S. 87.

[5]) Die Entwürfe der beiden Berichterstatter stimmen darin überein, dass nur im Falle einer Notlage (Seeuntüchtigkeit, ungünstige See, Mangel an Lebensmitteln und Kohlen) den Prisen Gastrecht gewährt wird. Art. 10 des Dupuis'schen, Art. 13 des de Lapradelle'schen Entwurfes (siehe Anhang B u. C).

[6]) A. et D. III. Annexe 44 S. 698.

in Zusammenhang steht, nämlich der, dass sich die Prise noch innerhalb des Hoheitsbereiches der neutralen Macht befindet, denn nur in diesem Falle kommt der neutrale Staat unmittelbar mit der Prise in Berührung.[1]) Da das Abfangen von Prisen im Bereich neutraler Gewässer als Kriegsakt eine Neutralitätsverletzung ist, liegt dem Neutralen die Verpflichtung ob, sein Möglichstes zu tun, diese Kriegshandlung ungeschehen zu machen: demnach ist die Prise mit ihren Offizieren und Mannschaften freizulassen und die vom Nehmeschiff auf die Prise gelegte Besatzung bis zur Beendigung der Feindseligkeiten in dem neutralen Hafen zurückzuhalten, weil sie sich unerlaubter Weise in den neutralen Gewässern befindet.[2])

Dieselben Meinungsverschiedenheiten über die Zulässigkeit eines Prisengastrechtes, die wir innerhalb der Staatenpraxis, der Literatur und den Arbeiten des Institut de droit international beobachten konnten, fanden sich auch in der III. Kommission der Haager Konferenz wieder, wo nach Auffassung der einen die Prisen schlechthin den Kriegsschiffen gleichzustellen, nach Ansicht der anderen ihnen grössere Beschränkungen aufzuerlegen waren.

Letztere Auffassung hat unter richtiger Würdigung der Natur der Prisen als des Ergebnisses einer kriegerischen Operation den Sieg davongetragen. Die Konferenz hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass grundsätzlich die Prisen kein Anrecht auf das neutrale Gastrecht haben jedoch mit Ausnahme derjenigen Fälle, wo die Gebote der Menschlichkeit die Gewährung des Gastrechtes zu einer moralischen Verpflichtung machen.

Als Ausnahmefälle sieht das XIII. Abkommen ausschliesslich Seeuntüchtigkeit, ungünstige See, Mangel an Vorräten und Feuerungsmaterial an.[3]) Während der englische und japanische Vorentwurf nur den Fall der „innavigabilité ou de

---

[1]) Der zweite Fall hat zur Voraussetzung, dass sich die Prise nicht mehr in neutralem Hoheitsbereich befindet. Hier ist jede unmittelbare Einwirkung des Neutralen auf die Prise naturgemäss ausgeschlossen und für die Anwendung des Gastrechtes kein Raum. Der Abs. 2 Art. 3 des XIII. Abkommens verweist in diesem Falle den neutralen Staat auf den diplomatischen Weg, um sich für seine Gebietsverletzung Genugtuung zu verschaffen.

[2]) Art. 3 Abs. 1 XIII. Abkommen. s. Anhang A.

[3]) Art. 21 XIII. Abkommen.

mauvais état de la mer“ [1]), beziehungsweise der „relâche par cause de force majeure“ [2]) ins Auge fasste, wurden als Ausnahmefälle der Mangel an Feuerungsmaterial und Vorräten erst auf Grund eines deutschen Vorschlages eingeführt, der namentlich von russischer Seite befürwortet wurde.[3])

Der englische Entwurf erwähnte in Art. 27 den Sonderfall, dass eine Prise in einen neutralen Hafen eingebracht wird, um sich der Verfolgung durch den Feind zu entziehen, und verlangte Freilassung der Prise samt ihrer Mannschaft und Zurückhaltung der an Bord gebrachten Besatzung des Prisennehmers. Diese Vorschrift ist durchaus gerechtfertigt. Wir sahen bereits, dass Asyl nachsuchende Kriegsschiffe auf der Flucht vor dem Feinde zurückbehalten und entwaffnet werden müssen. Aus gleichem Grunde hat umgekehrt die Freilassung der Prisen zu erfolgen. Ein entgegengesetztes Verhalten des neutralen Staates wäre eine unerlaubte Einmischung in den Gang der Feindseligkeiten; ausserdem würde hierdurch der Prisennehmer ungemein begünstigt, da seinem Gegner jegliche Gelegenheit genommen ist, sich wieder in den Besitz des erbeuteten Schiffes zu setzen.

Diesen Verhältnissen wurde die Haager Konferenz auch gerecht, indem sie in das Abkommen die ganz allgemeingefasste Bestimmung aufnahm, dass Prisen, die unter anderen als den ausdrücklich als Ausnahmefälle bezeichneten Umständen das neutrale Gastrecht in Anspruch nehmen, freizulassen sind.[4])

Auch die Dauer des Aufenthaltes erfuhr eine zweckentsprechende Beschränkung. Da im Gegensatz zu den Kriegsschiffen den Prisen ein grundloser Aufenthalt nicht gewährt werden darf, hört auch das Gastrecht auf, sobald der Grund, die Notlage, fortgefallen ist: sobald also die Seetüchtigkeit der Prisen wieder hergestellt ist, der Sturm auf dem Meere sich gelegt hat, oder Lebensmittel und Kohlen eingenommen sind, hat die Prise den Hafen unvorzüglich zu verlassen. Hierfür ist der neutrale

---

[1]) Englischer Entwurf Art. 26 A. et D. III. Annexe 44 S. 698.
[2]) Spanischer Entwurf Art. 2 A. et D. III. S. 701.
[3]) Sitzung des Comité d'Examen vom 11/12. Sept. 1907 daselbst S. 636.
[4]) Art. 22 XIII. Abkommen.

Staat verantwortlich. Zur Vermeidung der Verletzung seiner Neutralität hat er, wenn die Prise sich trotz entsprechender Aufforderung weigert, auszulaufen, die im Bereich seiner Macht stehenden Schritte zu tun, um nunmehr die Prise – gegebenenfalls mit Gewalt – zu befreien und die an Bord befindliche Mannschaft bei sich festzuhalten.[1])

Neben diesen das Gastrecht der Prisen einschränkenden Vorschriften hat die Haager Konferenz durch Einführung der Sequestrierung der Prisen eine Bestimmung getroffen, die im Vergleich zu den übrigen Rechtsregeln des XIII. Abkommens von einem wesentlich liberaleren Standpunkt ausgeht. Die Konferenz, die sonst sehr ängstlich bemüht war, dem Neutralen keine Gelegenheit zu geben, sich in die Feindseligkeiten einzumischen und gegen seine Enthaltungspflichten zu verstossen, scheute sich nicht den Kriegsschiffen zu ermöglichen, die neutralen Häfen als Depot für die Prisen zu benutzen, indem sie in Art. 23 des XIII. Abkommens die Vorschrift gab: „Eine neutrale Macht kann Prisen, sei es mit, sei es ohne Begleitung den Zutritt zu ihren Häfen gestatten, wenn sie dorthin gebracht werden, um bis zur Entscheidung des Prisengerichts in Verwahrung gehalten zu werden."

Es kann nicht abgeleugnet werden, dass diese Bestimmung den Grundsätzen der Neutralität zuwiderläuft. Die Sequestrierung ist unstreitig ein grosser Vorteil für den Prisennehmer, der seine Beute in sicherm Gewahrsam weiss, und anderseits ein grosser Nachteil für den früheren Eigentümer[2]), da jede Gelegenheit zur Wiedererlangung durch einen Kriegsakt wegen der Unverletzlichkeit des neutralen Gebietes ausgeschlossen ist.

Über diese schweren Bedenken haben aber auf der Haager Konferenz humanitäre Erwägungen einen anerkennenswerten Sieg davon getragen. – Das internationale Recht erkennt dem Kriegführenden die Berechtigung zu, feindliche Handelsschiffe zu zer-

---

[1]) Art. 21 Abs. 2 XIII. Abkommen.

[2]) wenigstens in dem Falle, dass das Schiff später durch das Prisengericht als „gute Prise" dem Nehmer zugesprochen wird; im anderen Falle kommt die Sequestrierung auch dem Eigentümer zugute, da die Prise hierdurch vielleicht vor der Zerstörung bewahrt worden ist.

stören. Um einer derartigen Vernichtung vorzubeugen, ist die Sequestrierung eingeführt worden. Es bleibt freilich abzuwarten, ob diese Vorschrift künftighin vielfach in Wirksamkeit treten wird, denn, abgesehen davon, dass nur die Möglichkeit, nicht aber ein Zwang zu ihrer Aufnahme in die Gesetzgebung der Einzelstaaten besteht, ist sie auf der Konferenz nur mit grossen Schwierigkeiten durchgesetzt worden, sodass mehrere Staaten, die ihren gegnerischen Standpunkt nicht aufgeben wollten, Vorbehalte erklärt haben.[1])

Der Sequestrierungsgedanke als solcher war auf einen italienischen Vorschlag zurückzuführen und hat alsbald innerhalb der III. Kommission eine lebhafte Gegnerschaft wachgerufen. Vor allem war es England, das energisch dem Art. 23 des Entwurfes widersprach. Zur Begründung führte der englische Delegierte den Umstand an, dass der Entwurf keine Unterscheidung zwischen feindlichen und neutralen Prisen machte: die ersteren könnten berechtigter Weise zerstört werden, da sie ja Eigentum des Prisennehmers geworden seien; während letztere nach allgemeiner Regel freigelassen werden müssten, eine Vorschrift, die mit Einführung der Sequestrierung unberechtigtermassen fortfallen müsste; ausserdem setzte sich der neutrale Staat durch Verwahrung der Prisen leicht den unangenehmsten Verwickelungen aus.[2])

Trotz dieser Bedenken entschied sich die Mehrheit zugunsten der Sequestrierungsvorschrift.[3]) [4])

---

[1]) England, Japan, Siam, Ver. Staaten von Amerika (Beschluss des Senates vom 17. IV. 1908).

[2]) Sir Ernest Satow in der Sitzung vom 10. Sept. 1907 der vereinigten Prüfungscomités der IV. Kommission und der Unterkommission der III. — Die Zusammenlegung der Comités erfolgte wegen Konnexität der Fragen, da die IV. Kommission sich mit der Frage der Zerstörung der Prisen befasste. A. et D. III. S. 1069.

[3]) Die näheren Vorschriften über die Behandlung der Mannschaften usw. bringen die Abs. 2 u. 3 des Art. 23 XIII. Abkommen.

[4]) Eine Frage, die mit der Rechtstellung der Prisen im Zusammenhang steht, aber nur mittelbar die Ausübung des neutralen Gastrechtes betrifft, ist die Frage nach der Zulässigkeit des Verkaufes einer Prise in neutralen Häfen. Ein solcher Verkauf vor Verurteilung der Prise ist jedenfalls unzulässig, da die Eigentumsfrage noch nicht endgültig entschieden ist. Der Verkauf nach Ver-

Kapitel III.

Sanktion der Vorschriften des Gastrechtes.

§ 21. Sicherungsvorschriften zugunsten der Neutralen.

Zum Schlusse sei noch ein kurzer Blick auf die Frage geworfen, welche Mittel die Vorschriften des Völkerrechtes den Neutralen wie den Kriegführenden anhand geben, um den Rechtsregeln der Neutralität im allgemeinen und des Gastrechtes im besonderen praktische Wirksamkeit zu verschaffen. Diese Frage ist deswegen von so grosser Bedeutung, weil von den Kriegführenden oftmals im Ernstfalle Recht und Gesetz ausser Acht gelassen werden, wenn es gilt eines hohen Vorteils wegen oder zur Vermeidung schwerer Nachteile eine strategische Operation durchzuführen. Das werden die Kriege der Zukunft lehren, wie es auch die letzten Kriege bewiesen haben, wo selbst – wie dies im russisch-japanischen Krieg beobachtet werden konnte – die Achtung vor dem gegebenen Ehrenworte gegenüber dem Wunsche, den Interessen des Staates zu dienen, zurücktreten musste.

Was das Recht und die Pflicht der neutralen Staaten angeht, wegen etwaiger Neutralitätsverletzungen durch eine der Kriegsparteien vorzugehen, so stehen den Neutralen je nach den Umständen zwei Wege offen: entweder sie ergreifen unmittelbare Massnahmen gegenüber dem neutralitätswidrigen Verhalten der Kriegsschiffe oder sie wenden sich auf diplomatischem Wege an die Regierung des betreffenden Staates, um eine entsprechende Genugtuung für die Verletzung ihrer Rechte zu erlangen.

---

urteilung der Prise kann verboten werden, doch muss dies nicht geschehen, da in einem derartigen Verkauf ein Verstoss gegen die Neutralitätspflichten der Neutralen nicht zu sehen ist. vergl. Hautefeuille Bd. I S. 357, Schiattarella S. 67, Kleen Bd. I S. 488.

Allgemein anerkannt ist auch der Satz, dass in neutralen Häfen oder auf einem Schiffe in neutralen Gewässern Prisengerichte nicht gebildet werden dürfen. Hierzu sagt Dupuis a. a. O. S. 433: „L'institution des cours de prises est un acte de jurisdiction, donc un acte de souverainité, de plus, c'est un acte de guerre puisqu'il a pour objet de valider, de sanctionner des faits de guerre." Siehe auch Art. 4 des XIII. Abkommens. — Über die Frage des Verkaufes und der Verurteilung von Prisen in neutralen Häfen siehe Jäckel S. 121—124. —

Das erste Mittel wird der Neutrale ergreifen, wenn das Kriegsschiff, das die Rechte des neutralen Staates ausser Acht liess, sich noch innerhalb seiner Gebietshoheit befindet und zu unmittelbarer Sühnung noch die Möglichkeit vorhanden ist. In diesem Falle steht dem Neutralen das Recht zu, das Schiff selbst unter Anwendung von Gewalt zur Rechenschaft zu ziehen. Aber nicht allein, wenn eine Verletzung seiner Neutralität bereits begangen ist, sondern schon, wenn sie nur zu befürchten steht, kann und muss der neutrale Staat mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln vorgehen. „Il est incontestable - so drückt sich *Dupuis* diesbezüglich aus[1]) - que l'Etat neutre peut recourir à la force pour prévenir une violation de sa neutralité." Unter Umständen kann der neutrale Staat Kriegsschiffe, die etwa seine Gewässer zu neutralitätswidrigen Unternehmungen missbraucht, z. B. Kriegsmaterial im Küstenmeer eingenommen haben, verfolgen und sogar diese Verfolgung über die Grenze seines Hoheitsbereiches bis ins offene Meer hinein fortsetzen. Dieses „Recht der Nacheile (droit de poursuite) ist ein allgemein anerkanntes Recht des Uferstaates.[2])

Auch die Haager Konferenz hat weitgehende Mittel den Neutralen gegeben, um sich den Kriegsschiffen gegenüber vor der Überschreitung deren gastrechtlicher Befügnisse zu sichern. Der englische Entwurf enthielt zahlreiche diesbezügliche Bestimmungen, die teilweise bereits im Vorhergehenden erwähnt wurden[3]), denen sich das XIII. Abkommen auch vielfach angeschlossen hat. So kann das Asylrecht in den neutralen Häfen und Reeden einem Kriegsschiffe versagt werden, „das sich den von der neutralen Macht ergangenen Aufforderungen und Anweisungen nicht gefügt oder die Neutralität verletzt hat.[4])

---

[1]) a. a. O. S. 461.

[2]) vergl. v. Liszt S. 198; Dupuis S. 462; Hall § 227 S. 555 Institut de droit international Bd. XIII. S. 330. Gegner hingegen Lawrence „Principles" mit der Begründung, dass die Polizeigewalt des Uferstaates ihre Grenze in der Ausdehnung der Küstengewässer findet.

[3]) vergl. den englischen Entw. in Art. 14, 21—24 u. 29 desgl. Art. 6 des japanischen Entwurfes A. et D. III. Annexes 44 bzw. 46.

[4]) XIII. Abk. Art. 9 Abs. 2. — Dies war auch die Haltung Brasiliens zur Zeit des Secessionskrieges gemäss einer Verordnung, wonach „kein Kriegführender, der einmal die Neutralität des Reiches verletzt hat, während der

Eine Sonderbestimmung hat die Haager Konferenz für den Fall getroffen, dass sich ein Kriegsschiff unberechtigter Weise in einem neutralen Hafen aufhält, z. B. über die gesetzlich zugebilligte Aufenthaltsfrist hinaus. In solchem Falle steht dem Neutralen das Recht zu, „die ihm erforderlich scheinenden Massnahmen zu treffen, um ein derartiges Schiff unfähig zu machen, während der Dauer des Krieges wieder in See zu gehen.“ [2])

Kann sich die neutrale Macht nicht unmittelbar an das Kriegsschiff halten, durch dessen Vorgehen sie sich in ihrer Neutralität verletzt fühlt, so bleibt ihr als einziges Mittel die Forderung von Genugtuung und Schadenersatz übrig, die jeweils auf diplomatischem Wege geltend zu machen ist. Dem Zuge der Zeit folgend wird in diesem Falle der neutrale Staat vielfach die Entscheidung über seine Ansprüche einem schiedsgerichtlichen Verfahren überlassen.

Da stellenweise die Sicherungsmittel, die dem neutralen Staate gegenüber den Neutralitätsverletzungen zustehen, recht rigoroser Natur sind – man denke an die Berechtigung, ein Schiff zu entwaffnen, das sich weigert, den neutralen Hafen zu verlassen, weil es beim Auslaufen den Angriff seines Gegners befürchtet –, so hat die Haager Konferenz zwecks Vermeidung politischer Reibereien im XIII. Abkommen die Bestimmung aufgenommen, dass „die Ausübung der in diesem Abkommen festgestellten Rechte durch eine neutrale Macht niemals von dem einen oder anderen Kriegführenden, der die in Betracht kommenden Artikel angenommen hat, als unfreundliche Handlung angesehen werden darf.[1])

Dauer der Feindseligkeiten Einlass mehr in die Häfen erlangen konnte und jedes Schiff, das eine auf eine derartige Verletzung hinzielende Handlung begangen hatte, gezwungen war, unverzüglich das Küstengebiet zu verlassen, ohne irgend welche Lieferungen zu erhalten“ cit. bei Hall § 227 S. 648.

[2]) XIII. Abkommen Art. 24. — Der englische Entwurf brachte als Ausführungsmittel die Entfernung einiger wichtiger Teile der Maschinen oder Bewaffnung in Vorschlag. —

[1]) XIII. Abkommen Art. 1.

§ 22. Sicherungsvorschriften zugunsten der Kriegführenden.

Wie der neutrale Staat die Kriegführenden wegen Verletzung seiner Neutralität zur Rechenschaft ziehen kann, so steht ein gleiches Recht auch der Kriegspartei zu, wenn die neutrale Macht sich eine Verletzung ihrer Neutralitätspflichten hat zuschulden kommen lassen, sei es nun, dass sie unmittelbar durch die allgemeinen Grundsätze der Neutralität verbotene Handlungen vorgenommen, sei es auch nur, dass sie neutralitätswidrige Handlungen der anderen Kriegspartei innerhalb ihres Hoheitsbereiches nicht mit der genügenden Strenge zurückgewiesen oder verfolgt hat.

Die Haager Konferenz hat ausdrücklich in Art. 25 des XIII. Abkommens der neutralen Macht die Verpflichtung auferlegt „nach Massgabe der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel die erforderliche Aufsicht zu üben, um innerhalb ihrer Häfen, Reeden und Gewässer jede Verletzung der in dem Abkommen enthaltenen Bestimmungen zu verhindern".[1]) Der Neutrale ist jedem der Kriegführenden dafür verantwortlich, dass in entsprechendem Umfange eine derartige Aufsicht ausgeübt wird.

Kommt der neutrale Staat diesen seinen Verpflichtungen nicht nach, oder macht er sich sogar durch eigene aktive Beteiligung einer Übertretung seiner Enthaltungspflicht schuldig, so stehen der benachteiligten Kriegspartei jene beiden Wege offen, auf die auch der Neutrale zur Verfolgung seiner Ansprüche angewiesen ist: unmittelbares evt. gewaltsames Vorgehen gegen den Neutralen, oder Erhebung von Ersatzansprüchen usw. auf diplomatischem Wege.

Dieser Satz findet jedoch nicht ungeteilte Anerkennung. So vertritt *Dupuis* den Standpunkt: „L'Etat belligérant, lésé par la tolérance coupable d'un Etat neutre, ne possède aucun moyen directe d'assurer la réparation du préjudice dont il souffre".[2]) Es wäre aber dem verletzten Kriegführenden wenig gedient, wenn

---

[1]) Diese Vorschrift ist an die 3. Regel des Washingtoner Vertrages angelehnt.
[2]) a. a. O. S. 466.

er nur seine Zuflucht zu langwierigen diplomatischen Verhandlungen nehmen könnte und inzwischen tatenlos zusehen müsste, wenn z. B. sein Gegner durch wohlwollende Nachlässigkeit des neutralen Staates begünstigt, dessen Gebiet zur Operationsbasis macht. Es muss vielmehr in solchen Fällen der Kriegspartei das Recht zustehen, im Notfalle durch Waffengewalt, durch Anwendung von Repressalien, gegen den pflichtvergessenen Neutralen vorzugehen oder ihn schlechthin als Feind zu betrachten. Diese Auffassung ist auch auf der letzten Pariser Tagung des Instituts mehrfach ausgesprochen worden. So erklärte *Harburger:* „L'Etat neutre peut être traité par l'adversaire du belligérant qu'il a favorisé comme allié de ce dernier, ou tout au moins comme ennemi.[1])

In weniger schwerwiegenden Fällen wird jedoch die benachteiligte Kriegspartei bei der Regierung des neutralen Staates Protest erheben oder Genugtuung und Schadenersatz in irgend einer Form beanspruchen, sei es, dass sie eine offizielle Entschuldigung der neutralen Regierung, die Bestrafung der Schuldigen oder Zahlung einer Geldsumme verlangt.

---

[1]) Ann. XXIII. S. 150. Ähnlich auch Holland S. 140; den Beer Poortugael S. 157; A. Rolin S. 169 namentlich bei vorsätzlicher Neutralitätsverletzung von seiten des Neutralen.

Abgeschlossen im Juli 1911.

Anhang A.

Text des XIII. Abkommens der II. Haager Friedenskonferenz vom 18. Okt. 1907 betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges (Reichs-Gesetzbl. 1910 Nr. 2 S. 343).

1. Die Kriegführenden sind verpflichtet, die Hoheitsrechte der neutralen Mächte zu achten und sich in deren Gebiet und Gewässern jeder Handlung zu enthalten, welche auf seiten der Mächte, die sie dulden, eine Verletzung ihrer Neutralität darstellen würde.

2. Alle von Kriegsschiffen der Kriegführenden innerhalb der Küstengewässer einer neutralen Macht begangenen Feindseligkeiten, mit Einschluss der Wegnahme und der Ausübung des Durchsuchungsrechtes, stellen eine Neutralitätsverletzung dar und sind unbedingt untersagt.

3. Ist ein Schiff innerhalb der Küstengewässer einer neutralen Macht weggenommen worden, so hat diese Macht, sofern sich die Prise noch in ihrem Hoheitsbereiche befindet, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um die Befreiung der Prise mit ihren Offizieren und ihrer Mannschaft herbeizuführen und die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung bei sich festzuhalten.

Befindet sich die Prise ausserhalb des Hoheitsbereichs der neutralen Macht, so hat auf Verlangen dieser Macht die nehmende Regierung die Prise mit ihren Offizieren und ihrer Mannschaft freizugeben.

4. Von einem Kriegführenden darf auf neutralem Gebiet oder auf einem Schiffe in neutralen Gewässern kein Prisengericht gebildet werden.

5. Den Kriegführenden ist es untersagt, neutrale Häfen oder Gewässer zu einem Stützpunkte für Seekriegsunternehmungen gegen ihre Gegner zu machen, insbesondere dort funkentelegraphische Stationen oder sonst irgend eine Anlage einzurichten, die bestimmt ist, einen Verkehr mit den kriegführenden Land- oder Seestreitkräften zu vermitteln.

6. Die von einer neutralen Macht an eine kriegführende Macht aus irgend welchem Grunde unmittelbar oder mittelbar bewirkte

Abgabe von Kriegsschiffen, Munition oder sonstigem Kriegsmaterial ist untersagt.

7. Eine neutrale Macht ist nicht verpflichtet, die für Rechnung des einen oder des anderen Kriegführenden erfolgende Ausfuhr oder Durchfuhr von Waffen, von Munition sowie überhaupt von allem, was einem Heere oder einer Flotte von Nutzen sein kann, zu verhindern.

8. Eine neutrale Regierung ist verpflichtet, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um in ihrem Hoheitsbereiche die Ausrüstung oder Bewaffnung jedes Schiffes zu verhindern, bei dem sie trifftige Gründe für die Annahme hat, dass es zum Kreuzen oder zur Teilnahme an feindlichen Unternehmungen gegen eine Macht, mit der sie in Frieden lebt bestimmt ist. Sie ist ferner verpflichtet, dieselbe Überwachung auszuüben, um zu verhindern, dass aus ihrem Hoheitsbereich irgend ein zum Kreuzen oder zur Teilnahme an feindlichen Unternehmungen bestimmtes Schiff ausläuft, das innerhalb ihres Hoheitsbereiches ganz oder teilweise zum Kriegsgebrauch hergerichtet worden ist.

9. Eine neutrale Macht muss die Bedingungen, Beschränkungen oder Verbote, die sie für die Zulassung von Kriegsschiffen oder Prisen der Kriegführenden in ihre Häfen, Reeden oder Küstengewässer aufgestellt hat, auf beide Kriegführende gleichmässig anwenden.

Doch kann eine neutrale Macht den Zutritt zu ihren Häfen und ihren Reeden einem Kriegsschiffe untersagen, das sich den von ihr ergangenen Aufforderungen und Anweisungen nicht gefügt oder die Neutralität verletzt hat.

10. Die Neutralität einer Macht wird durch die blosse Durchfahrt der Kriegsschiffe und Prisen der Kriegführenden durch ihre Küstengewässer nicht beeinträchtigt.

11. Eine neutrale Macht darf zulassen, dass die Kriegsschiffe der Kriegführenden sich ihrer bestallten Lotsen bedienen.

12. Sofern die Gesetzgebung der neutralen Macht nicht anderweitige besondere Bestimmungen enthält, ist es den Kriegsschiffen der Kriegführenden, abgesehen von den in diesem Abkommen vorgesehenen Fällen, untersagt, sich innerhalb der Häfen, Reeden oder Küstengewässer einer solchen Macht länger als 24 Stunden aufzuhalten.

13. Erfährt eine Macht, die vom Beginn der Feindseligkeiten benachrichtigt ist, dass sich innerhalb ihrer Häfen, Reeden oder Küstengewässer ein Kriegsschiff eines Kriegführenden aufhält, so hat sie das Schiff aufzufordern, binnen 24 Stunden oder in der durch das Ortsgesetz vorgeschriebenen Frist auszulaufen.

14. Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen ihren Aufenthalt in einem neutralen Hafen über die gesetzliche Dauer hinaus nur aus Anlass von Beschädigungen oder wegen des Zustandes der See

verlängern. Sie müssen auslaufen, sobald die Ursache der Verzögerung fortgefallen ist.

Die Regeln über die Beschränkung des Aufenthalts innerhalb neutraler Häfen, Reeden und Gewässer gelten nicht für Kriegsschiffe, die ausschliesslich religiösen, wissenschaftlichen oder menschenfreundlichen Aufgaben dienen.

15. Sofern die Gesetzgebung der neutralen Macht nicht anderweitige besondere Bestimmungen enthält, dürfen sich höchstens drei Kriegsschiffe eines Kriegführenden zu gleicher Zeit innerhalb eines ihrer Häfen oder einer ihrer Reeden befinden.

16. Befinden sich innerhalb eines neutralen Hafens oder einer neutralen Reede gleichzeitig Kriegsschiffe beider Kriegführenden, so müssen zwischen dem Auslaufen von Schiffen des einen und des anderen Kriegführenden mindestens 24 Stunden verflossen sein.

Die Reihenfolge des Auslaufens bestimmt sich nach der Reihenfolge der Ankunft, es sei denn, dass sich das zuerst angekommene Schiff in einer Lage befindet, wo die Verlängerung der gesetzlichen Aufenthaltsdauer zugelassen ist.

Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen einen neutralen Hafen oder eine neutrale Reede nicht früher als 24 Stunden nach dem Auslaufen eines die Flagge ihres Gegners führenden Kauffahrteischiffes verlassen.

17. Innerhalb neutraler Häfen und Reeden dürfen die Kriegsschiffe von Kriegführenden ihre Schäden nur in dem für die Sicherheit ihrer Schiffahrt unerlässlichen Masse ausbessern, nicht aber in irgend welcher Weise ihre militärische Kraft erhöhen. Die neutrale Behörde hat die Art der vorzunehmenden Ausbesserungen festzustellen, die so schnell wie möglich auszuführen sind.

18. Die Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen die neutralen Häfen, Reeden und Küstengewässer nicht benutzen, um ihre militärischen Vorräte oder ihre Armierung zu erneuern oder zu verstärken, sowie um ihre Besatzung zu ergänzen.

19. Die Kriegsschiffe von Kriegführenden dürfen innerhalb neutraler Häfen und Reeden nur so viel Lebensmittel einnehmen, um ihren Vorrat auf den regelmässigen Friedensbestand zu ergänzen.

Ebenso dürfen diese Schiffe nur so viel Feuerungsmaterial einnehmen, um den nächsten Hafen ihres Heimatlandes zu erreichen. Sie können übrigens das zur vollständigen Füllung ihrer eigentlichen Kohlenbunker erforderliche Feuerungsmaterial einnehmen, wenn sie sich in neutralen Ländern befinden, die diese Art der Bemessung des zu liefernden Feuerungsmaterials angenommen haben.

Wenn die Schiffe nach den Gesetzen der neutralen Macht erst 24 Stunden nach ihrer Ankunft Kohlen erhalten, so verlängert sich für sie die gesetzliche Aufenthaltsdauer um 24 Stunden.

20. Die Kriegsschiffe von Kriegführenden, die in dem Hafen einer neutralen Macht Feuerungsmaterial eingenommen haben, dürfen ihren Vorrat in einem Hafen derselben Macht erst nach 3 Monaten erneuern.

21. Eine Prise darf nur wegen Seeuntüchtigkeit, wegen ungünstiger See sowie wegen Mangels an Feuerungsmaterial oder an Vorräten in einen neutralen Hafen gebracht werden.

Sie muss wieder auslaufen, sobald die Ursache, die das Einlaufen rechtfertigte, weggefallen ist. Tut sie dies nicht, so muss ihr die neutrale Macht eine Aufforderung zum sofortigen Auslaufen zukommen lassen; sollte sie dieser nicht nachkommen, so muss die neutrale Macht die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anwenden, um die Befreiung der Prise mit ihren Offizieren und ihrer Mannschaft herbeizuführen sowie um die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung bei sich festzuhalten.

22. Die neutrale Macht muss ebenso die Befreiung solcher Prisen herbeiführen, die bei ihr eingebracht worden sind, ohne dass die in Art. 21 vorgesehenen Voraussetzungen vorliegen.

23. Eine neutrale Macht kann Prisen, sei es mit, sei es ohne Begleitung den Zutritt zu ihren Häfen und Reeden gestatten, wenn sie dorthin gebracht werden, um bis zur Entscheidung des Prisengerichtes in Verwahrung gehalten zu werden. Sie kann die Prise in einen anderen ihrer Häfen führen lassen.

Wenn die Prise von einem Kriegsschiffe begleitet wird, so sind die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegten Offiziere und Mannschaften befugt, sich auf das begleitende Schiff zu begeben.

Fährt die Prise allein, so ist die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung in Freiheit zu lassen.

24. Wenn Kriegsschiffe von Kriegführenden einen Hafen, wo sie zu bleiben nicht berechtigt sind, trotz der Aufforderung der neutralen Behörde nicht verlassen, so hat die neutrale Macht das Recht, die ihr erforderlich scheinenden Massnahmen zu treffen, um ein solches Schiff unfähig zu machen, während der Dauer des Krieges in See zu gehen; der Befehlshaber des Schiffes soll die Ausführung dieser Massnahmen erleichtern.

Werden Kriegsschiffe von Kriegführenden durch eine neutrale Macht festgehalten, so werden die Offiziere und die Mannschaften gleichfalls festgehalten.

Die so festgehaltenen Offiziere und Mannschaften können auf dem Schiff gelassen oder auf einem anderen Schiffe oder an Land untergebracht werden; sie können beschränkenden Massregeln, deren Auferlegung nötig erscheint, unterworfen werden. Doch sind auf dem Schiffe immer die zu seiner Instandhaltung nötigen Leute zu belassen.

Die Offiziere können freigelassen werden, wenn sie sich durch Ehrenwort verpflichten, das neutrale Gebiet nicht ohne Erlaubnis zu verlassen.

25. Eine neutrale Macht ist verpflichtet nach Massgabe der ihr zur Verfügung stehenden Mittel die erforderliche Aufsicht auszuüben, um innerhalb ihrer Häfen, Reeden und Gewässer jede Verletzung der vorstehenden Bestimmungen zu verhindern.

26. Die Ausübung der in diesem Abkommen festgestellten Rechte durch eine neutrale Macht darf niemals von dem einen oder anderen Kriegführenden, der die in Betracht kommenden Artikel angenommen hat, als unfreundliche Handlung angesehen werden.

27. Die Vertragsmächte werden einander zu gegebener Zeit alle Gesetze, Verordnungen und sonstigen Bestimmungen über die Behandlung der Kriegsschiffe von Kriegführenden in ihren Häfen und ihren Gewässern mitteilen, und zwar mittels einer an die Regierung der Niederlande gerichteten Benachrichtigung, die von dieser unverzüglich allen anderen Vertragsmächten übermittelt wird.

28. Die Bestimmungen dieses Abkommens finden nur zwischen den Vertragsmächten Anwendung und nur dann, wenn die Kriegführenden sämtlich Vertragsparteien sind.

(Die Artikel 29—33 enthalten allgemeine Vorschriften über Ratifikation des Abkommens, Hinterlegung der Ratifikationsurkunde, Inkrafttreten und Kündigung des Abkommens).

Anhang B.

Texte des articles concernant l'hospitalité dans les ports et eaux neutres, proposés au nom de la 3e Commission. (Entwurf eines Gastrechtsreglements, ausgearbeitet von *Dupuis* für die Pariser Sitzung des Institut de droit international im Jahre 1910).

Art. 1. — L'Etat neutre est libre de fermer ou d'ouvrir ses ports aux navires de guerre de tous les Etats engagés dans la lutte.

Il ne doit pas modifier au cours de la lutte, les règles qu'il a adoptées, à moins que l'expérience acquise ait démontré la nécessité d'un changement pour la sauvegarde de ses droits.

Il n'est pas tenu de limiter le nombre des vaisseaux admis simultanément dans ses ports, s'il a pris soin de réserver sa liberté, à cet égard par des dispositions précises de ses lois.

Toutefois il est tenu de désarmer et de retenir, jusqu'à la fin des hostilités, les navires de guerre qui se sont réfugiés dans ses ports pour échapper à la poursuite de l'ennemi.

Art. 2. — L'Etat neutre ne doit pas tolérer que ses ports ou eaux servent de base d'opérations navales ni de base d'attaque. Il ne doit pas tolérer notamment l'installation de stations radiotélégraphiques ou d'appareils destinés à servir de moyens de communication entre des forces belligérants de terre ou de mer.

Art. 3. — L'Etat neutre n'est pas tenu de limiter la durée de séjour des navires de guerre belligérants dans ses ports.

Art. 4. — L'Etat neutre doit interdire aux navires de guerre des belligérants d'accroitre, d'une manière quelconque dans ses ports leur force militaire proprement dite c'est à dire leur armement, leurs munitions ou l'effectif de leurs équipages.

Il n'est pas tenu de s'opposer à ce que ces navires acquièrent, dans ses ports de nouveaux moyens de naviguer, sous les réserves et conditions qui suivent.

Art. 5. — L'Etat neutre ne doit pas tolérer, dans ses ports, la réparation des avaries subies, sur les navires de guerre, par les

tourelles, les systèmes de défenses ou de protection ou les appareils de toute sorte servant uniquement au combat. Il n'est pas tenu de s'opposer à la réparation des avaries de nature à compromettre la sécurité ou à augmenter les difficultés de la navigation.

Art. 6. — L'Etat neutre n'est pas tenu d'interdire aux navires de guerre belligérants de se ravitailler, dans ses ports, soit en vivres soit en objets nécessaires ou utiles à la navigation, à l'effet de compléter leur approvisionnement normal du temps de paix.

Art. 7. — L'Etat neutre n'est pas tenu de s'opposer à ce que les navires de guerre belligérants chargent, dans ses ports, en la prenant soit à terre, soit par transbordement de navires charbonniers, la quantité de combustible nécessaire pour compléter le plein de leurs soutes proprement dites, au moins dans la mesure ou il s'agit de réparer les conséquences d'un accident de mer.

L'Etat neutre, dans les autres cas, peut tolérer la fourniture de combustible dans la mesure nécessaire pour que le navire de guerre belligérant puisse atteindre son port national le plus proche.

Art. 8. — L'Etat neutre doit interdire aux navires de guerre qui se sont ravitaillés dans un de ses ports de renouveler, avant l'expiration d'un mois, leurs approvisionnements soit dans le même port, soit dans un autre port situé à moins de .... milles du premier.

Art. 9. — L'Etat neutre est tenu d'empêcher le départ hors de sa juridiction, de tout navire qu'il a motif de croire destiné à croiser ou à concourir à des opérations hostiles et qui auraient été dans ladite jurisdiction adapté en tout ou en partie à des usages de guerre.

Art. 10. — L'Etat neutre ne doit pas admettre, dans ses ports, les prises escortées ou non, si ce n'est dans le cas d'innavigabilité, de mauvais état de la mer, de manque de provisions ou de combustible.

Il doit, en tous cas, exiger le départ des prises, dès que la cause qui avait justifié leur admission a disparu.

Art. 11. — Lorsqu'un navire de guerre belligérant se trouve dans un port neutre, en même temps qu'un navire de commerce portant le pavillon d'un belligérant ennemi, le navire de guerre ne peut quitter le port neutre moins de 24 heures après le départ du navire de commerce. Lorsque deux navires de guerre portant pavillon de deux belligérants ennemis se trouvent en même temps dans un port neutre, un délai de 24 heures au moins doit sécouler entre la sortie de chacun d'eux. Le droit de sortir le premier appartient au vaisseau qu'est entré le premier. Toutefois si celui-ci ne veut pas user de son droit de priorité ou s'il est évidamment plus fort que l'autre, l'Etat neutre peut autoriser le bâtiment qu'est entré le second à sortir le premier.

Art. 12. — L'Etat neutre n'est pas tenu d'interdir le passage, dans ses eaux territoriales, aux navires de guerre belligérants et à leurs prises. Il peut l'interdire dans les portions de ses eaux qui sont en dehors des routes maritimes nécessaires à la navigation; il doit le permettre dans les détrois qui constituent le seul moyen de passage d'une mer libre à une autre mer libre.

Art. 13. — L'Etat neutre doit interdire aux navires de guerre belligérants, dans ses eaux territoriales, tout séjour qui ne serait pas motivé par la nécessité d'un ravitaillement licite en port neutre.

Art. 14. — Il doit interdire dans ses eaux, tout ravitaillement qui ne serait pas licite en port neutre, alors même que le ravitaillement devrait être effectué par des bâtiments de transport qui auraient pris leur chargement en dehors de ses ports.

Art. 15. — Toutefois l'Etat neutre ne peut encourir de responsabilité, du fait du séjour ou du ravitaillement illicite d'un navire de guerre belligérant dans ses eaux territoriales, que s'il néglige d'user des moyens dont il dispose pour y mettre obstacle.

Anhang C.

Projet de résolution sur l'hospitalité neutre dans la guerre maritime (ausgearbeitet von *de Lapradelle*).

Article premier. Les navires de guerre de tous les Etats engagés dans la lutte ont droit à l'hospitalité maritime neutre aux conditions et dans les limites qui suivent.

Art. 2. — La mer territoriale et les baies, rades et ports des Etats neutres leur sont en principe ouverts.

Art. 3. — Dans l'intérêt de sa sécurité personelle, tout Etat peut, avant l'ouverture des hostilités, limiter par traités, lois et règlements, le nombre et la force des navires de guerre, de même pavillon ou de pavillons alliés, qui seront admis simultanément dans ses ports rades ou baies en temps de guerre.

Art. 4. — Dans l'intérêt de sa sécurité personelle, l'Etat neutre peut fermer celles de ses eaux qu'il juge nécessaire d'interdire aux navires de guerre belligérants, à condition: 1° de resserrer ainsi la navigation sans l'arrêter; 2° de déterminer les zones interdites dès le temps de paix; 3° de les fermer aux navires de commerce des belligérants.

Art. 5. — Tout navire de guerre belligérant, qui même en cas de peril de mer, pénètre dans les eaux neutres interdites, doit être aussitôt désarmé et retenu jusqu'à la fin des hostilités.

Art. 6. — L'Etat neutre doit immédiatement désarmer et retenir, jusqu'à la fin des hostilités le navire de guerre belligérant qui se réfugie dans ses eaux ouvertes pour échapper à la poursuite de l'ennemi.

Art. 7. — L'Etat neutre doit interdire au navire de guerre belligérant d'accroitre dans ses eaux d'une manière quelconque ses forces militaires, c'est à dire son armement, ses munitions ou son équipage.

Art. 8. — L'Etat neutre doit interdire au navire de guerre de réparer dans ses eaux les avaries causées, soit par la guerre, soit par la navigation aux organes de combat, soit manifestement par le combat aux organes de navigation.

Art. 9. — Le navire de guerre belligérant, qui manque d'eau, de vivres ou de charbon doit pouvoir, tant dans les ports, rades ou baies que dans les eaux territoriales neutres, compléter son approvisionnement normal du temps de paix.

Art. 10. — L'Etat neutre doit assigner au navire de guerre belligérant une durée de séjour calculée sur le temps nécessaire pour le mettre en état de reprendre la mer.

Art. 11. — L'Etat neutre ne doit pas tolérer que ses eaux servent de base d'opérations. Il ne doit pas tolérer notamment l'instalation de stations radio-télégraphiques, ou d'aparails destinés à servir de communication entre les forces belligérants de terre et de mer.

Art. 12. — Lorsqu'un navire de guerre belligérant se trouve dans un port neutre en même temps qu'un navire de commerce portant le pavillon d'un belligérant ennemi, le navire de guerre ne peut quitter le port neutre moins de 24 heures après le départ du navire de commerce.

Lorsque deux navires de guerre portant pavillon de belligérants ennemis se trouvent, en même temps, dans un port neutre, un délai de 24 heures au moins doit sécouler entre la sortie de chacun d'eux. Le droit de sortir le premier appartient au vaisseau qui est entré le premier.

Art. 13. — L'hospitalité maritime dans les ports, rades ou baies neutres ne s'applique pas aux prises, escortées ou non, si ce n'est dans le cas d'innavigabilité, de mauvais état de la mer, de manque de provision ou de combustible.

L'Etat neutre doit, en tout cas, exiger le départ des prises dès que la cause qui avait justifié l'hospitalité a disparu.